



AGENCE MÉTROPOLITaine
DE TRANSPORT

RAPPORT D'ACTIVITÉS 2010
TRAVAILLER ENSEMBLE POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Notre mission

accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal.

Bâtir ensemble

2010 : VISION D'AVENIR ET CONCERTATION

Nous avons connu en 2010 une année riche en débats d'idées sur l'avenir de notre métropole et de ses environs, en particulier sur un élément crucial de l'organisation des déplacements métropolitains : les transports collectifs. Le développement de notre Plan stratégique 2011-2020 a été à la fois la raison et le moteur de ces discussions de fond sur les besoins actuels et anticipés dans l'offre de transports collectifs. Les partenaires ont été rencontrés et nous ont transmis pour analyse leurs différents plans. La société civile a été consultée. D'ici l'automne 2011, ce brassage d'idées prendra donc la forme d'un nouveau cadre de travail sur 10 ans, expliqué dans notre Plan stratégique de développement du transport métropolitain.

Outre ce Plan stratégique, notre vision d'avenir s'incarne aussi à travers des projets majeurs, structurants, comme les trois prolongements du réseau de métro, le Train de l'Est, le Train de l'Ouest, ou encore l'électrification du réseau de trains de banlieue. Notre programme triennal d'immobilisations est d'ailleurs une vitrine éloquente des projets qui sont sur notre table à dessin, ou qui sont déjà en construction sur le terrain.

2010 : COLLABORATION ET MODERNISATION

Au regard des enjeux économiques, sociaux et environnementaux auxquels nous devons faire face collectivement, le travail en vase clos n'est pas une option. C'est pourquoi, tout particulièrement pour les projets d'envergure, nous nous efforçons de travailler de concert avec nos partenaires de la région. Le centre d'entretien Lachine en est un bel exemple : le financement sera notamment assuré par les deux paliers de gouvernement, par l'entremise de PPP Canada et du ministère des Transports du Québec, ainsi que par l'AMT. Pensons aussi au projet de service rapide par autobus Pie-IX, dont l'axe de transport traverse Laval et Montréal du nord au sud, et sur lequel circuleront les autobus de plusieurs sociétés de transport. Sans oublier bien entendu la construction du Train de l'Est, fruit d'une collaboration avec la société civile qui a réclamé avec détermination une amélioration de la desserte dans ce secteur, avec les municipalités qui ont appuyé avec force le projet, avec le gouvernement du Québec qui n'a pas hésité à financer cette 6^e ligne de trains de banlieue. Un projet dont l'AMT assure actuellement la réalisation.

En 2010, le renouvellement de notre flotte de matériel roulant s'est poursuivi, avec la mise en circulation progressive des nouvelles voitures 3000 multirives et la mise en production des locomotives bimodes, dont le visuel a été dévoilé en septembre dernier. Les systèmes de transport intelligents, avec leur panoplie d'améliorations technologiques, participent pour une bonne part à la modernisation des services. Prenons par exemple la localisation des trains par GPS, qui ouvre la voie à une information constamment mise à jour et diffusée en temps réel au client, par le biais des alertes-Train par SMS et courriel, et des afficheurs dynamiques. Nous travaillons maintenant à l'élaboration du site internet mobile et à la mise en service des réseaux sociaux.



2010 : UNE MÉTROPOLE EN MOUVEMENT

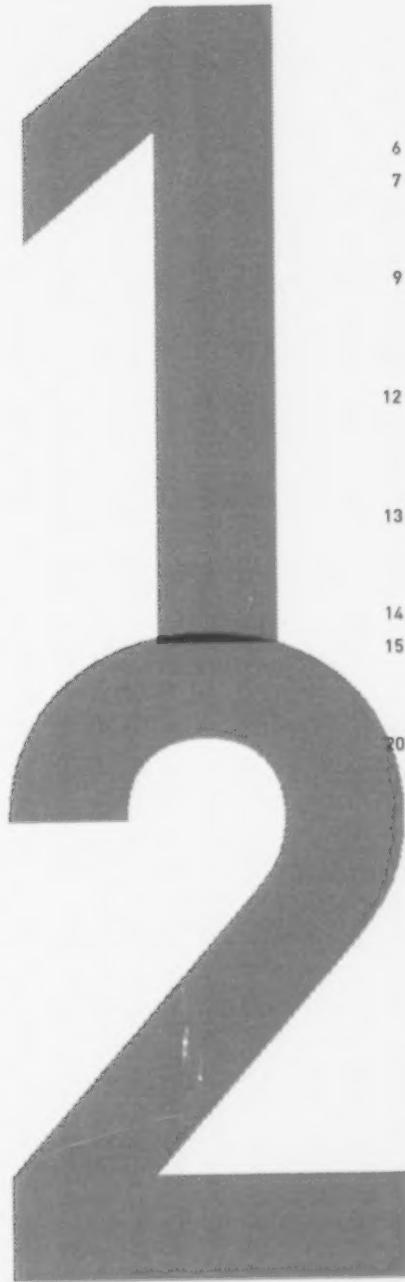
Plusieurs éléments concourent à faire de l'année 2010 une réussite en termes de fréquentation de nos services, signe important de la bonne santé des transports collectifs. Nous avons connu, trains et express métropolitains confondus, une hausse d'achalandage de 2,4 %, qui se compare avantageusement avec les résultats des transports collectifs globaux de la région métropolitaine, qui s'élèvent pour 2010 à 1,8 %. L'atténuation des conséquences de la crise économique de 2009, mais aussi l'écoute accrue de la clientèle, à travers les consultations publiques, l'amélioration des informations sur les services, la modernisation de la flotte de trains de banlieue, sont autant d'éléments qui participent clairement à cette réussite qui fait notre fierté.

Au moment de clore l'année 2010, je tiens à remercier chaleureusement nos partenaires pour leur collaboration fructueuse, nos employés pour leur dévouement sincère, et nos clients pour la confiance qu'ils nous accordent année après année.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Joël Gauthier".

Joël Gauthier
Président-directeur général

Sommaire



- 6 **1. PLANIFIER STRATÉGIQUEMENT**
- 7 **Le plan stratégique de la région métropolitaine**
Vers 10 ans de choix ambitieux mais cruciaux
L'opinion des citoyens fait son chemin
Vos déplacements quotidiens orientent les transports de demain
- 9 **4 grandes études qui changeront le paysage métropolitain**
Bureau de projet des prolongements du métro du Montréal métropolitain
Électrification du réseau de trains de banlieue
Train de l'Ouest
Service rapide par bus Pie-IX
- 12 **Des sujets porteurs d'avenir**
Gestion du portefeuille de projets
Systèmes de transport intelligents
Intermodalité
Accessibilité
- 13 **Un terrain de réflexion**
Mercredis de l'AMT
Montréal du futur
- 14 **2. RÉALISER MÉTHODIQUEMENT**
- 15 **6 grands projets qui changent le transport métropolitain**
Fabriquer Voitures 3000 multiniveaux - Locomotives bimodes
Construire Train de l'Est - Centres d'entretien et de triage de jour - Étagement de la jonction de l'Est
- 20 **Un travail tangible sur le terrain**
Ligne Mont-Saint-Hilaire : Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert -
Gare Saint-Basile-le-Grand - Gare Saint-Bruno
Ligne Vaudreuil-Hudson : Garage Vaudreuil - Gare Vaudreuil - Service vers Rigaud
Ligne Candiac : Garage Candiac - Gare Saint-Constant
Ligne Blainville-Saint-Jérôme : Garage Saint-Antoine
Et + : Infrastructures ferroviaires - Stationnement Beauharnois



3. SERVIR ACTIVEMENT

- 22 **16 actions d'un service dynamique**
- Fidéliser OPUS+
Informer Alerte-Train – Afficheurs dynamiques – Site web de l'AMT – Transport collectif à la radio de CIBL
Dialoguer Consultations publiques et comités de partenaires
Simplifier Tout le monde est passé à OPUS
Synchroniser Un meilleur arrimage des services autobus-train
Sécuriser OPUS enregistrée – Traversez-vous toujours aux bons endroits ? – Sécurité et respect : à bord du train comme sur les quais – On fait comme on veut chez soi... mais pas dans un train – Présence des inspecteurs à bord des trains – Tente par la voie réservée ? Prenez l'autobus – Défibrillateur cardiaque
Divertir Des escapades pour tous les goûts
- 27 **7 piliers des transports collectifs**
- La région métropolitaine en mouvement
Trains de banlieue – Autobus express métropolitains – Voies réservées – Terminus métropolitains – Stationnements incitatifs – Billetteries métropolitaines – Transport adapté
Les actifs de l'AMT

4. DÉVELOPPER DURABLEMENT

- 32 **16 gestes concrets pour l'avenir**
- S'engager Défi Climat – La biodiversité de l'Île de Montréal – Des arbres pour l'avenir – Jour pour la Terre
Recycler Les vieilles voitures au rancart – Une seconde vie pour les vêtements usagés – Bacs de récupération multimatières
Sensibiliser En ville sans ma voiture, toute la semaine
Le Plan d'action de développement durable 2008-1013

5. GOUVERNER EFFICACEMENT

- 39 **Nos mandats, notre territoire, nos partenaires**
- 40 **Le conseil d'administration**
- 41 **L'équipe de direction**
- 42 **Accès aux documents et protection des renseignements personnels**
- Demandes formulées en vertu de la Loi sur l'accès – Activités relatives à l'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels
- 43 **Une responsabilité sociale**
- Application de la Loi 100 – Dons et commandites – Implication sociale
- 44 **Nos ressources humaines**
- Politique d'équité salariale – Loi sur l'accès à l'égalité en emploi – Recrutement – Communication interne – Implantation d'un progiciel de gestion intégré SAP – Déménagement
- 45 **Des prix prestigieux**

planifier
stratégiquement

Le plan stratégique de la région métropolitaine

Vers **10 ans** de choix ambitieux mais cruciaux

Le développement du transport collectif fait l'unanimité, tant chez les décideurs qu'au sein de la population. Les bénéfices provenant du transport collectif, aussi bien à court qu'à long terme, ne sont plus à démontrer. Que ce soit sur le plan environnemental, économique ou social, les transports collectifs génèrent des retombées positives en améliorant la qualité des environnements urbains, en stimulant l'économie, en prévenant les conditions de santé des collectivités et en permettant un accès à la mobilité pour tous. Il est donc important de prendre régulièrement du recul, de se projeter vers l'avenir, et de repenser en profondeur les besoins en déplacements dans les prochaines années et décennies. Cette démarche indispensable prend pour cadre de travail l'élaboration du Plan stratégique de développement du transport métropolitain.

La Loi de l'AMT prévoit cet exercice tous les 10 ans, avec une révision tous les cinq ans. En 1997, un an après sa création, l'AMT a donc élaboré un premier Plan stratégique 1997-2007, plan révisé en 2002. Puis, en 2007, l'AMT a entamé l'élaboration d'un second plan, qui fut temporairement mis en veille en raison des travaux du Comité sur la gouvernance et le financement du transport collectif métropolitain de la CMM. Les représentants du milieu municipal étant arrivés à un consensus en février 2010 quant à la pertinence de son rôle en matière de planification du transport métropolitain, l'AMT a relancé sa démarche d'élaboration de son Plan stratégique, voulant travailler en étroite collaboration avec les divers partenaires du territoire métropolitain.

Tout au long de l'année 2010, nous nous sommes donc mis à l'écoute des partenaires, des élus, des organismes de transport collectif, des experts, des clients du transport collectif et des citoyens. Nous avons aussi analysé les documents de planification transmis par les organismes de transport ainsi que par les instances gouvernementales et municipales. Ces démarches de consultation et d'études viennent s'ajouter à la fine analyse des changements démographiques et économiques ainsi que de l'évolution de la mobilité des personnes dans la région, données tirées de l'enquête Origine-Destination 2008. Une analyse qui a permis de dresser un diagnostic clair de la situation du transport collectif actuel et des besoins anticipés.

D'ici la fin de 2011, la région métropolitaine devrait être dotée d'un tout nouveau Plan stratégique, qui servira de référence pour offrir, d'ici 2020, des services de transport collectif compétitifs et intégrés au service de la clientèle afin de favoriser l'attractivité de la région métropolitaine par une mobilité durable.

L'opinion des citoyens fait son chemin.

Pour que notre Plan stratégique s'inscrive véritablement dans la réalité métropolitaine, nous avons tenu à donner spécifiquement la parole aux citoyens de la grande région de Montréal. Du 26 octobre au 3 décembre 2010, nous avons donc mené sur Internet une consultation sur les services de transport collectif de demain. Ce fut un succès : 3 000 personnes sont venues nourrir le débat de leurs constatations, enrichies par leur expérience vécue au quotidien sur le terrain.

CONSTATS

La congestion routière est un problème important → **85 %**

Le transport collectif est une solution à la congestion → **66 %**

Il est facile d'utiliser plus d'un service de transport collectif → **24 %**

VISION 2020

TRAVAILLER ENSEMBLE POUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS RAPIDES ET FRÉQUENTS, SIMPLES ET CONVIVIAUX, ACCESSIBLES ET DIVERSIFIÉS.

CADRE D'ANALYSE

3 grands thèmes

- Un réseau métropolitain rapide et multimodal
- Des déplacements simplifiés pour la clientèle
- Des transports collectifs pour une meilleure qualité de vie

4 grands principes

- Prendre en compte les enjeux actuels et futurs de la mobilité
- Fixer des objectifs à moyen et à long terme
- Planifier les interventions nécessaires pour atteindre les objectifs
- Rendre compte de l'atteinte des objectifs

7 ÉTAPES

2010

- Printemps-été Consultation des partenaires
- Été-automne Analyse des orientations et initiatives
- Automne Rencontre des comités et consultations publiques
- Fin automne Sélection et priorisation des orientations et initiatives

2011

- Hiver-printemps Forums d'échanges des partenaires
- Printemps Dépôt d'un document préliminaire et consultation publique
- Été Dépôt du document final

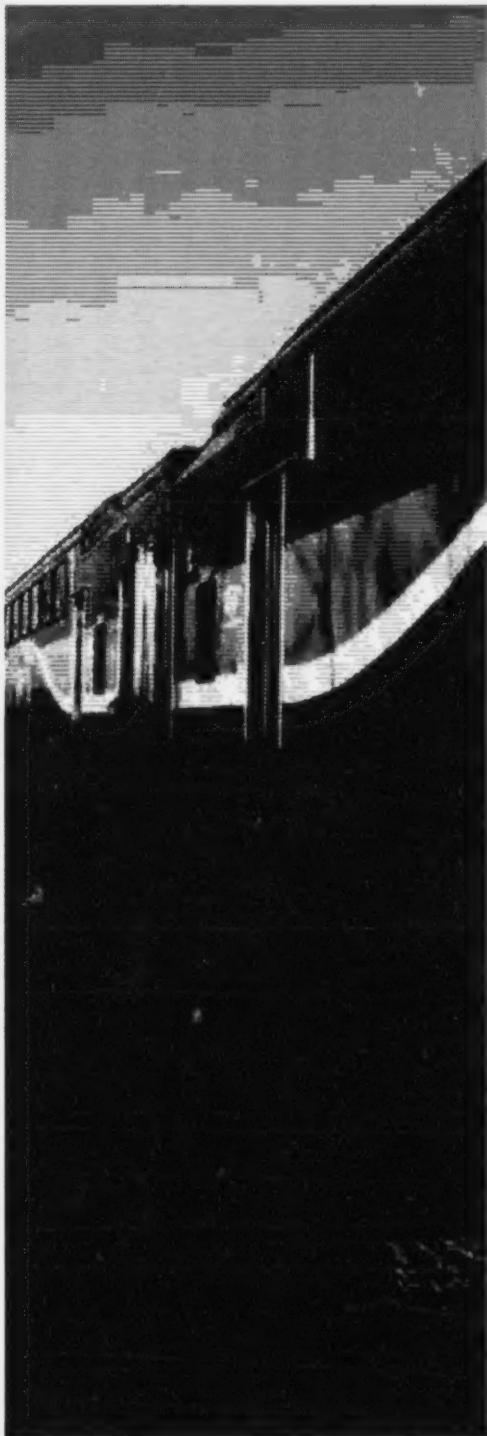
ATTENTES Par rapport à l'auto, le transport collectif devrait être :

plus économique → **85 %**

plus rapide → **67 %**

plus relaxant → **68 %**

Vos déplacements quotidiens orientent les transports de demain



ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION 2008 – Après analyse détaillée des données collectées sur les habitudes de déplacements quotidiens des résidents de la région métropolitaine de Montréal, les résultats de l'enquête OD 2008, menée par entrevues téléphoniques auprès d'un échantillon de 66 100 ménages (soit 156 700 personnes) de la région métropolitaine, ont été diffusés en février 2010. Deux faits marquants se dégagent notamment de cette enquête, car ils inversent une tendance constante depuis 1970 : avec un bond de 15 % en cinq ans, l'achalandage des transports collectifs enregistre une part modale de 25 %, alors que pour la première fois depuis près de 40 ans, les déplacements en auto enregistrent une baisse de 1 %. Reconduite tous les cinq ans, cette vaste enquête téléphonique est menée par l'AMT, avec le soutien du MTQ, du MAMROT, de la STM, du RTL, de la STL et de l'AQTIM, en collaboration avec l'École Polytechnique de Montréal.

LES GRANDES TENDANCES DE DÉPLACEMENTS

Avec un bond de 15 % en cinq ans, l'achalandage des transports collectifs enregistre une part modale de 25 %, alors que pour la première fois depuis près de 40 ans, les déplacements en auto enregistrent une baisse de 1 %.

Entre 2003 et 2008, l'évolution de la démographie et des habitudes de déplacements montre une variation annuelle moyenne de :

- ↑ 3,0 % des déplacements en transports en commun
- ↓ 0,2 % des déplacements en auto
- ↑ 2,0 % des déplacements non motorisés

LES RAISONS PRINCIPALES

La croissance démographique sur l'île de Montréal et l'ampleur des efforts de développement et d'ajustement des services de transport en commun à l'évolution du marché des déplacements.

ENQUÊTE EN CONTINU – Commencé en 2009 pour une période de trois ans, et couvrant le même territoire que l'enquête OD 2008, ce projet-pilote vise à suivre au plus près les habitudes de déplacements de la population en mesurant les variations annuelles ou saisonnières. Tout au long de l'année, par le biais d'entrevues téléphoniques d'une dizaine de minutes, tous les modes et motifs de transport utilisés pendant la journée sont sondés et compilés. En 2010, 16 415 entrevues ont été réalisées, dépassant ainsi l'objectif 2010 fixé à 15 000 appels.

MOBILITÉ À L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE – À titre de partenaire institutionnel, l'AMT a contribué à la mise en place de la chaire de recherche MOBILITÉ à l'École Polytechnique de Montréal. Sa mission est de soutenir l'évaluation des contributions des projets, politiques et plans de transport au développement durable. L'engagement de l'AMT implique une contribution financière annuelle pour une période de cinq ans et vise entre autres l'amélioration des méthodes d'analyse et d'évaluation de la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal. Rappelons que l'AMT et l'École Polytechnique sont déjà liées par une grande entente de recherche et de développement en continu.

VALEURS FONCIÈRES – L'AMT a réalisé avec la firme JDMD et une équipe de chercheurs de l'Université Laval une étude exhaustive de l'impact du train de banlieue sur les valeurs foncières. Le but de l'étude est d'évaluer dans quelle mesure l'arrivée du train de banlieue (par exemple la ligne Mont-Saint-Hilaire) a eu un impact sur les valeurs résidentielles unifamiliales entre 1992 et 2009. Les résultats de cette étude seront publiés au printemps 2011.

BÉNÉFICES ENVIRONNEMENTAUX DU TRANSPORT COLLECTIF – L'AMT publiera au printemps 2011 une étude réalisée par le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) sur les bénéfices environnementaux du transport collectif. Cette étude vise à démontrer les impacts positifs actuels de l'utilisation du transport collectif sur quatre grands enjeux environnementaux : les émissions de contaminants atmosphériques (jusqu'à - 17 %), les émissions de gaz à effet de serre (- 7,8 %), la consommation d'énergie (- 10,6 %) et l'utilisation d'espace (- 13,9 %).

4 grandes études qui changeront le paysage métropolitain

BUREAU DE PROJET DES PROLONGEMENTS DU MÉTRO DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN

Annoncé en septembre 2009, ce bureau de projet est placé sous la responsabilité conjointe du MTQ et de l'AMT. Le 3 septembre 2010, l'AMT a confié un mandat d'assistance à la maîtrise d'ouvrage à la co-entreprise COSIME/HMM (Hatch Mott MacDonald), qui planifiera et supervisera les études nécessaires à la réalisation des trois projets de prolongement de métro, en vue de préparer les avant-projets et les dossiers d'affaires finaux. À ce stade, l'approche proposée par COSIME/HMM est principalement axée sur une analyse de risques, dès le début du projet, conformément à la politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique. Les trois prolongements du réseau de métro : Ligne 2 orange : prolongement vers Bois-Franc et Laval / Ligne 4 jaune : prolongement sur le territoire de Longueuil / Ligne 5 bleue : prolongement vers Anjou.

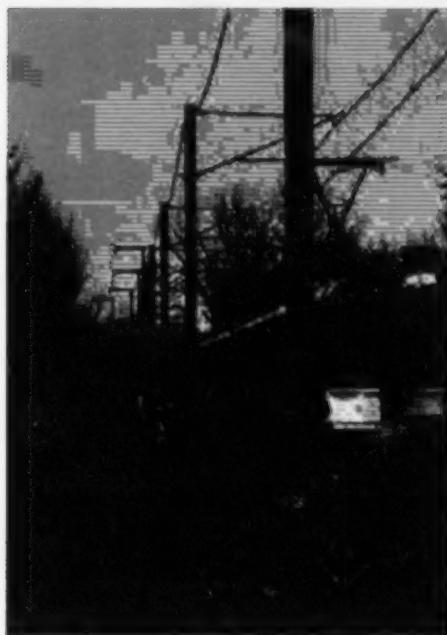


PHASE I DU MANDAT – ÉCHEANCE PRÉVUE : FIN AVRIL 2011

Mettre en place les cadres de gouvernance et d'intendance du bureau de projet • Effectuer la revue des études antérieures sur les prolongements du métro • Établir le programme d'études • Préparer les dossiers d'autorisation • Établir le plan de travail subséquent

AUTRES ACTIVITÉS EN COURS

Analyse des risques • Études de transport • Étude en urbanisme sur les orientations de développement du territoire des municipalités concernées • Préparation du dossier de présentation stratégique • Préparation du programme des études pour les prochaines phases

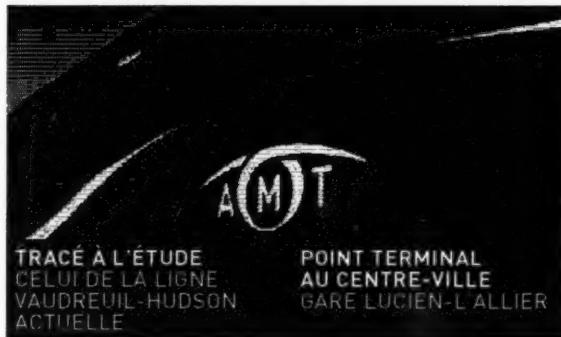


ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

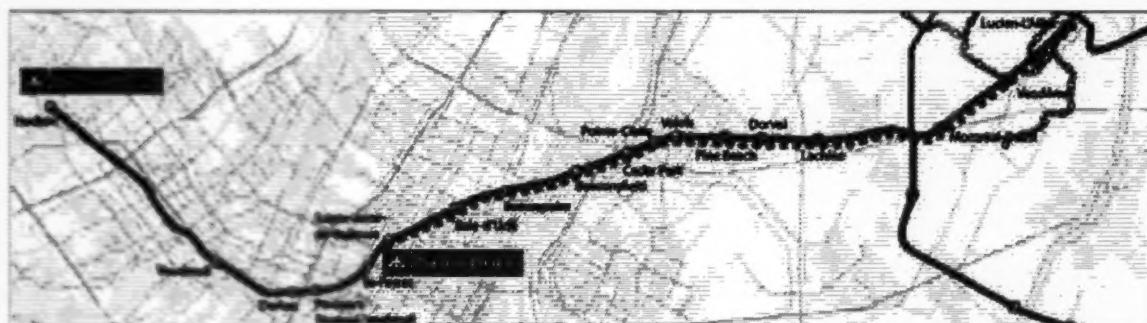
Des cinq lignes en activité, seule la ligne Deux-Montagnes est électrifiée. En transférant de la traction diesel à l'électrique, le réseau futur de trains de banlieue pourrait épargner plus de 60 000 tonnes de gaz à effet de serre (GES) annuellement. Par conséquent, dans un souci de développement durable, l'AMT désire commencer, tronçon par tronçon, à électrifier son réseau. L'étude de faisabilité a identifié les principales contraintes techniques et analyses financières, et proposera dès le printemps 2011 un plan directeur avec différentes alternatives pour l'électrification progressive du réseau ainsi qu'une priorisation des lignes et tronçons à électrifier. Avant d'aller de l'avant dans la réalisation des travaux, des ententes doivent être établies avec les parties prenantes, soit le MTQ, le CN, le CP et Hydro-Québec. En accord avec son plan d'action en matière d'électrification des transports terrestres, Hydro-Québec pourrait en effet offrir son soutien financier pour la mise en place des infrastructures reliées à l'électrification du réseau. Mais le projet d'électrification est d'ores et déjà bien engagé. Ainsi, pour le renouvellement de la flotte de locomotives, nous avons fait appel à la technologie bimode (électricité et diesel). Ces locomotives attendues à partir de 2012 pourront circuler sur des voies partiellement électrifiées jusqu'à une électrification complète. De plus, la ligne du Train de l'Est, aussi attendue pour 2012, circulera en mode électrique sur environ un quart de son parcours.

TRAIN DE L'OUEST

Secteur très dynamique qui connaît depuis plusieurs années une croissance importante de sa population, l'ouest de l'île de Montréal est aux prises avec une congestion toujours plus grande de son réseau routier. L'actuelle ligne de trains de banlieue Vaudreuil-Hudson absorbe une partie des déplacements quotidiens, en croissance de près de 30 % entre 1998 et 2008. De ce fait, ce sont près de 350 000 déplacements supplémentaires qui ont été enregistrés pour la période 2005-2010. Mais l'expansion du service, concentré actuellement aux heures de pointe, est limitée en raison du partage du corridor ferroviaire avec les trains de marchandises. Pourtant, dans les années qui viennent, plusieurs travaux majeurs dans l'axe ouest-centre-ville viendront entraver la circulation automobile, notamment ceux de l'autoroute 40, des échangeurs Dorval, Décarie et Saint-Pierre, et du complexe Turcot. Le projet du Train de l'Ouest semble un incontournable pour répondre aux besoins de déplacements actuels et futurs. En février 2011, ce projet a passé un cap important : le ministre des Transports du Québec, M. Sam Hamad, a donné le coup d'envoi aux études d'ingénierie préliminaire, qui précisent aussi les coûts et les bénéfices escomptés.



- Nouvelles voies ferrées dédiées aux trains de banlieue
- Deux voies additionnelles de Sainte-Anne-de-Bellevue à Lachine
- Ajout de nouveaux services express
- Nombre de départs quotidiens triplé (26 à 86 départs dans les deux directions)
- Reliée à deux stations de métro et au Montréal souterrain
- Correspondance avec 11 lignes d'autobus et 3 lignes de trains de banlieue permettant l'intermodalité



De gauche à droite : le député de Vaudreuil, Yves Marcoux, le ministre des Transports, Sam Hamad, la ministre de la Famille, Yolande James, le député de Marquette, François Dufour, le député de D'Arcy-McGee, Lawrence S. Bergman, le ministre responsable des Autochtones, Marguerite Blais, le député de Chomedey, Guy Ouellette, le ministre responsable des Affaires autochtones, Geoffrey Kelley, et le PDG de l'AMT, Joël Gauthier.

SRB PIE-IX

Le boulevard Pie-IX est l'un des axes de transport collectif les plus utilisés de la région métropolitaine, à l'est de la ligne 2 orange du métro. D'où l'importance de rendre rapides, efficaces et sécuritaires les déplacements en transport collectif dans cet axe qui relie Laval et Montréal. L'aménagement de voies réservées permanentes en site propre à grande capacité de transport entre l'autoroute 440 à Laval et la rue Notre-Dame à Montréal vient répondre à ces critères. Selon les prévisions préliminaires, ce corridor emprunté par les autobus de la STM, de la STL et de la MRC Les Moulins pourrait atteindre à maturité 70 000 passages par jour. Le projet comporte notamment une voie réservée par direction au centre de la chaussée et dans le sens de la circulation (14 km), une vingtaine de stations, trois stationnements incitatifs à Laval et des correspondances facilitées à la future station de métro de la ligne bleue, à la gare Montréal-Nord du Train de l'Est et à la station de métro Pie-IX de la ligne verte. Des aménagements et une signalisation adaptée seront installés pour assurer la sécurité des clients du transport en commun, des automobilistes et des piétons, en particulier aux intersections où seront implantées les stations. En 2010, nous avons réalisé l'avant-projet préliminaire de ce nouveau concept de service rapide par autobus (SRB), de qualité supérieure et axé sur la clientèle. Des enjeux déterminants pour la concrétisation du projet seront abordés en 2011, comme l'électrification de l'axe.



Des sujets porteurs d'avenir

GESTION DU PORTEFEUILLE DE PROJETS – Pour répondre à notre mandat de planificateur des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal, nous produisons chaque année notre Programme triennal d'immobilisations (PTI). Ce document représente notre portefeuille d'études et de projets actuels et prévus, pour lesquels il nous faut définir la nature, le budget et le mode de financement. En 2010, nous avons finalisé la première version du cadre de gestion de portefeuille de projets, qui vise principalement deux grands objectifs :

- Établir un cadre de référence en gestion de projet afin de développer un langage compris et partagé par tous les intervenants
- Solidifier une base commune de standards et consignes afin d'optimiser le suivi des projets et permettre la gestion de portefeuille de projets

Ce cadre de gestion s'inspire du standard de gestion de portefeuille de projets *The Standard for Portfolio Management : Second Edition, 2008* du *Project Management Institute*. Des séances de formation ont été données à tous les acteurs impliqués dans la gestion de projet au sein des vice-présidences Planification et innovations ainsi que Ingénierie et construction. Sur la base de ce cadre de gestion, des rapports de suivi de projets ont été conçus afin de partager les informations stratégiques liées à l'avancement des initiatives pilotées par les deux vice-présidences. Par ailleurs, en 2010, nous avons poursuivi notre participation aux activités de la Chaire de gestion de projet de l'ESG-UQÀM, en prenant une part active à divers ateliers, discussions et présentations ayant pour sujet la gestion de portefeuille de projets. Cette communauté de pratique entre chercheurs et entreprises ou organismes permet de partager les meilleures pratiques du domaine de la gestion de projet et nous donne accès à des résultats de recherche en la matière.

SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS – La mobilité intelligente fait référence à la possibilité pour un voyageur de prendre une décision éclairée sur le ou les modes de transport à privilégier en fonction de la destination désirée, grâce à une information crédible obtenue par le biais des systèmes de transport intelligents (STI). Vu la complexité de la chaîne de déplacements, les partenaires en transport de la région métropolitaine de Montréal travaillent depuis plusieurs années au sein d'un comité régional de concertation des STI. Placé sous la direction de l'AMT, ce comité est chargé de développer une vision globale des besoins et des solutions. En 2010, il a développé l'architecture technologique nécessaire pour assurer l'interopérabilité et l'intégrabilité des systèmes entre eux. Par ailleurs, l'AMT a procédé en 2010 à la révision de son plan stratégique, qui s'articule essentiellement autour de deux grands thèmes : l'amélioration de la qualité de service offert à la clientèle et l'amélioration de l'information à l'intention de cette clientèle. Les objectifs : Exploiter les données en temps réel • Créer un environnement favorable à l'implantation des STI • Développer une architecture régionale des STI et normaliser les infrastructures, les équipements et les normes de communication • Améliorer la qualité de l'information transmise et les moyens de diffuser cette information • Maîtriser l'information à l'échelle régionale • Améliorer l'exploitation des réseaux de transport pour dégager des gains de productivité.

LES STI : DES OUTILS TECHNOLOGIQUES QUI FACILITENT L'ACCÈS À L'INFORMATION EN TOUT TEMPS ET EN TOUS LIEUX

ACQUIS

Alerte-Train par SMS et courriel, affichage dynamique, localisation par GPS, systèmes de sonorisation aux gares

PROJETS

Site internet mobile, réseaux sociaux, etc.

INTERMODALITÉ – En avril 2010, nous avons adopté la Politique sur l'intermodalité aux équipements métropolitains, qui s'inscrit tout naturellement dans notre mission d'accroître l'achalandage des transports collectifs par la promotion de solutions de mobilité durable. Nous y précisons les principes et orientations qui guideront nos décisions au moment de la conception et de l'aménagement des équipements métropolitains. Un plan d'action détaillé est actuellement en cours d'élaboration. Il comprendra des mesures à prendre pour assurer le confort et faciliter les déplacements des clients tout au long de leur parcours. Deux projets ont été inscrits au PTI 2011-2012-2013 : une étude sur l'identification des aménagements requis pour favoriser l'intermodalité dans les équipements métropolitains, et un projet-pilote de stationnement sécurisé pour les vélos en vue d'accroître l'utilisation de ce mode pour se rendre aux équipements (l'étude préliminaire a été amorcée en partenariat avec Vélo Québec à la fin de 2010).

PLAN D'ACTION - ÉLÉMENTS PRIS EN COMPTE

Aménagement et conception des équipements • Intégration des services et coordination intermodale • Diffusion d'information • Tarification métropolitaine

ACCESSEURITÉ – Forts de la Politique sur l'accessibilité et l'intégration des personnes à mobilité réduite adoptée en 2008, nous avons préparé en 2010 deux plans relatifs à l'accessibilité des personnes handicapées : le plan d'action institutionnel et le plan de développement sur le réseau de transport métropolitain. Pour le premier, un comité interne a identifié les obstacles de type social et physique à lever pour favoriser l'intégration des personnes handicapées; pour le second, trois grandes étapes ont été définies : évaluation des niveaux d'accessibilité du réseau actuel, analyse des besoins et fixation des critères de priorisation des projets selon quatre axes, à savoir la communication, les infrastructures, le matériel roulant et l'accessibilité humaine. Les deux plans seront rendus publics en 2011. Les standards concernant les infrastructures de l'AMT, en cours d'élaboration, incluront de façon intrinsèque les besoins d'accessibilité liés aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Ces standards seront appliqués aux nouveaux projets en développement. D'ailleurs, chaque projet inscrit au PTI 2011-2012-2013 intègre la notion d'accessibilité : le projet du Train de l'Est en est un bel exemple. Les plans et devis pour l'installation d'ascenseurs au terminus Centre-ville sont en cours de réalisation et nous menons d'ores et déjà des études de faisabilité pour améliorer l'accessibilité des gares intermodales Lucien-L'Allier et Vendôme et de la Gare Centrale.

Un terrain de réflexion

MERCREDIS DE L'AMT – Pour une 10^e année, l'AMT a reçu, à raison d'un midi chaque mois environ, des conférenciers reconnus dans leur domaine. Des conférenciers qui alimentent la réflexion sur les grands enjeux sociaux, économiques et environnementaux. Les thèmes abordés, toujours d'actualité, attirent chaque fois un grand nombre de participants. Ces rencontres sont l'occasion de réunir les différents partenaires de la grande région de Montréal intéressés par les questions d'aménagement du territoire et soucieux en particulier du rayonnement du transport collectif.

THÈMES DES MERCREDIS DE L'AMT

Le volet transport collectif du projet de reconstruction du complexe Turcot • Transport, déplacement et mobilité : des concepts bien différents! • Faits saillants de l'enquête Origine-Destination 2008 • Outil d'évaluation et d'analyse des temps de parcours d'un réseau d'autobus • Actualités de la conception architecturale métropolitaine à la RATP • Horaire des autobus en temps réel à la STL • L'intelligence des réseaux de transport au service des voyageurs • La STM : une marque en mouvement • Le SRB Pie-IX : plus qu'un projet de voie réservée entre Montréal et Laval

réaliser
méthodiquement

6 grands projets qui changent le transport métropolitain

FABRIQUER VOITURES 3000 MULTINIVEAUX

Destinées à revitaliser l'ensemble du réseau de transport collectif ferroviaire tout en accroissant le service aux clients, les nouvelles voitures multiniveaux circulent déjà sur quatre des lignes de trains de banlieue : Mont-Saint-Hilaire, Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac. En effet, débuté sur la ligne Mont-Saint-Hilaire en novembre 2009, le déploiement s'est poursuivi durant toute l'année 2010 : à la mi-avril, les 35 voitures destinées à cette ligne étaient toutes en fonction; en mai, ce fut le tour de la ligne Vaudreuil-Hudson de recevoir sa première rame; en août, le déploiement s'est amorcé sur la ligne Blainville-Saint-Jérôme, puis sur la ligne Candiac en novembre. Les nouvelles voitures multiniveaux feront également leur apparition en 2012 sur la ligne Deux-Montagnes ainsi que sur la ligne du Train de l'Est. À terme, ce sont 160 voitures qui sont attendues, ce qui augmentera la capacité d'accueil de 70 % sur l'ensemble du réseau actuel, et ajoutera quotidiennement près de 43 000 déplacements.





LOCOMOTIVES BIMODES

En 2008, l'AMT devenait la première société de transport de passagers au Canada à acquérir des locomotives bimodes. Depuis, ce nouveau matériel est en fabrication intensive chez Bombardier Transport en Allemagne. Usant de la propulsion tantôt au diesel, tantôt à l'électricité, la technologie bimode offre des atouts majeurs : uniformiser la flotte de matériel roulant pour faciliter l'exploitation et l'entretien, tout en ouvrant la voie à l'électrification progressive du réseau de trains de banlieue montréalais. En septembre 2010, cette nouvelle locomotive a été dévoilée en primeur lors d'une cérémonie officielle se déroulant en simultané à Montréal et à Berlin, à l'occasion du salon ferroviaire InnoTrans. Rappelons que cette acquisition s'est faite dans le cadre d'un appel de propositions conjoint avec New Jersey Transit (NJT). Réalisé grâce au leadership exercé par l'AMT, cet appel de propositions groupé par deux sociétés de transport œuvrant dans deux pays différents représente une première nord-américaine.



CONSTRUIRE

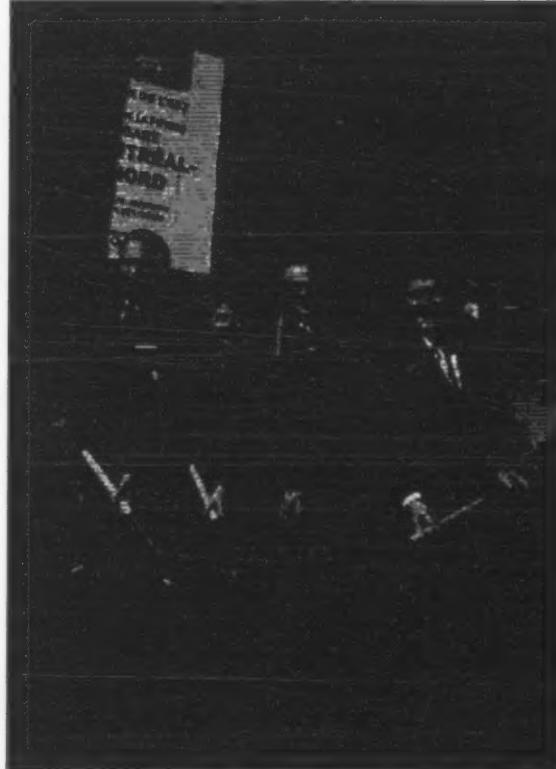
TRAIN DE L'EST

Dès sa mise en service à la fin de 2012, le Train de l'Est offrira aux citoyens de la région de la couronne nord-est et de l'est de l'île de Montréal un service de transport collectif accru, fiable et confortable. Ce projet représente un beau défi technique puisqu'une partie de son tracé passe au centre de l'autoroute 640 et que, sur son trajet, la propulsion est tantôt électrique, tantôt diesel. En février 2010, une étape déterminante a été franchie, avec l'émission, par la ministre de l'Énergie du MDDEP, Line Beauchamp, du Certificat d'autorisation de réalisation. Dès lors, les travaux pouvaient vraiment commencer. Dans les mois qui ont suivi, l'AMT a travaillé à l'acquisition des terrains et à la réalisation des plans et devis en vue des travaux de construction des 11 gares et du nouveau tronçon Repentigny-Mascouche. **Tronçon Montréal :** Certains travaux commencés en 2009 ont repris à l'été 2010 dans l'emprise ferroviaire du CN. À l'automne 2010, l'AMT a entamé la construction de trois des sept gares prévues sur cette portion, soit les gares Ahuntsic, Sauvé et Saint-Léonard, travaux qui se poursuivent de manière intensive en 2011; pour les promeneurs qui fréquentent le Parc-naturel de Pointe-aux-Prairies, l'AMT a aussi commencé à l'automne 2010 la construction d'un passage souterrain pour traverser les voies du CN dans le parc et d'une nouvelle passerelle pour traverser l'autoroute 40 en toute sécurité. **Tronçon couronne nord :** Les premiers travaux ont débuté à l'automne 2010 sur le terre-plein central de l'autoroute 640, entre Repentigny et Mascouche, suivis, à l'hiver 2011, par des travaux préparatoires en vue de la construction du tronçon nord, principalement dans les villes de Mascouche, Terrebonne et Repentigny.

LE PROJET EN BREF

Tracé de 52 km • 16 départs quotidiens • 14 gares, dont 11 nouvelles • 30 voitures multiviseaux • 5 locomotives • 11 000 passagers attendus chaque jour [à moyen terme]

De gauche à droite :
le ministre des Transports du Québec, Sam Hamad,
la ministre de l'Éducation, du Loisir et du Sport, Line Beauchamp,
la mère de l'arrondissement Montréal-Nord, Gilles Deguire,
et le PDG de l'AMT, Joël Gauthier.



CENTRES D'ENTRETIEN ET DE TRIAGE DE JOUR

Les garages de jour et l'entretien du matériel roulant de l'AMT étaient jusqu'à récemment assurés par le CN et le CP à même leurs installations existantes. Afin d'optimiser la fiabilité de son service, l'AMT a choisi de construire des ateliers d'entretien à la fine pointe de la technologie et offrant tous les équipements nécessaires à l'entretien et la réparation de son matériel roulant, incluant les nouvelles locomotives bimodes et les nouvelles voitures 3000 multiniveaux. Étant donné la configuration des réseaux ferroviaires de la région métropolitaine de Montréal et les besoins opérationnels de l'AMT, l'agence a choisi de construire deux ateliers : le premier sera situé à Lachine et accueillera le matériel roulant circulant sur le réseau du CP (lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac) alors que le site de Pointe-Saint-Charles desservira les lignes exploitées sur le réseau du CN (lignes Deux-Montagnes, Mont-Saint-Hilaire et Train de l'Est). **Centre d'entretien Lachine :** Depuis le 1^{er} juillet 2010, l'AMT a pris la relève du CP dans l'entretien des locomotives et des wagons. La firme Bombardier a remporté l'appel de propositions pour l'entretien des lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac. Ces travaux s'exécutent sur le site de Lachine. La fin de ce contrat devrait coïncider avec la mise en service du nouveau centre d'entretien Lachine. En février 2011, les paliers de gouvernements fédéral et provincial se sont engagés à soutenir financièrement la réalisation du projet. La construction du centre débutera en 2012 et s'échelonnera sur une période de 18 mois. En amont, l'AMT procédera à un appel d'offres visant la construction en mode clé en main de ce centre d'entretien. **Centre d'entretien Pointe-Saint-Charles :** Situé sur les anciens ateliers du CN à Pointe-Saint-Charles, le nouveau centre d'entretien est destiné à recevoir d'ici 2015 le matériel roulant des lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire, du Train de l'Est et éventuellement celui de Blainville-Saint-Jérôme. S'appuyant sur le programme d'entretien de la flotte de l'AMT et les meilleures pratiques de l'industrie, une étude d'avant-projet a permis d'établir la programmation du site et son dimensionnement. L'expropriation du terrain est actuellement en cours. En prévision du début des travaux en 2011, l'AMT a aussi lancé en 2010 un premier appel d'offres visant la construction d'un chemin d'accès au site pour les camions.



De gauche à droite : le ministre des Transports du Québec, Sam Hamad, la ministre de l'Immigration et des Communautés culturelles, Kathleen Weil, le ministre responsable des Affaires autochtones, Geoffrey Kelley, la vice-présidente Exploitation de l'AMT, Nancy Fréchette, et le sénateur, l'honorable Larry Smith.

Esquisse du centre d'entretien Lachine

Esquisse du centre d'entretien Pointe-Saint-Charles

ÉTAGEMENT DE LA JONCTION DE L'EST

La jonction de l'Est représente le croisement entre les voies de la ligne Deux-Montagnes et celles de la subdivision Saint-Laurent, sur laquelle circulent actuellement des trains de marchandises du CN. Depuis plusieurs années, les conflits de croisement freinent l'expansion de cette ligne. Avec l'arrivée, en 2012, du Train de l'Est, l'étagement du croisement entre les deux voies devient un incontournable : la voie de la subdivision Saint-Laurent sera surélevée et celle de la ligne Deux-Montagnes sera abaissée. Une nouvelle voie de connexion sera également construite (courbe Gohier) pour permettre au Train de l'Est de rejoindre la ligne Deux-Montagnes à partir de la subdivision Saint-Laurent. Les travaux préparatoires, comme le retrait d'une partie du talus actuel le long de la rue Khalil-Gibran, situé dans l'emprise du CN, ont été exécutés en 2010. Ils seront suivis en 2011 de travaux plus importants, comme la construction du mur antibruit, la mise en place des voies de déviation temporaire sur les lignes Saint-Laurent et Deux-Montagnes, le déplacement des croisements de voies et la construction en tant que telle du pont d'étagement. Par ailleurs, au cours de l'année 2010, l'AMT a rencontré à plusieurs reprises les représentants de l'arrondissement Saint-Laurent ainsi que les citoyens du secteur Muir/Khalil-Gibran afin de les informer des développements du projet et de les consulter sur les mesures d'atténuation à mettre en place, en particulier le mur antibruit. En octobre dernier, les concepts de murs végétalisés ont été présentés aux citoyens riverains qui ont été invités à se prononcer sur le sujet. Après cette concertation, la construction du projet a débuté. Un comité formé de représentants des citoyens et des responsables du projet à l'AMT est chargé de suivre le projet tout au long des travaux.



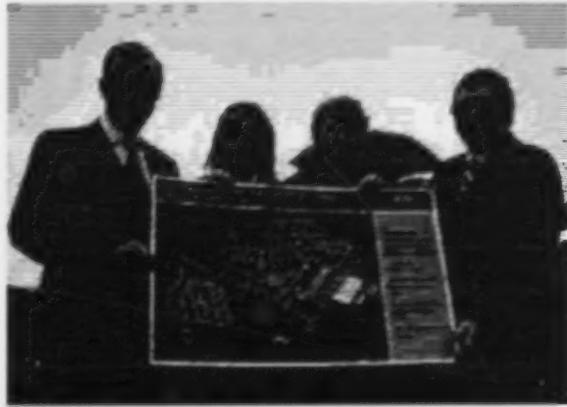
Projet préliminaire d'étagement de la jonction de l'Est
Mur anti-bruit végétalisé le long de la rue Khalil-Gibran

Un travail tangible sur le terrain

LES PROJETS NE MANQUENT PAS : outre les grands projets qui s'échelonnent sur plusieurs années, dont le Train de l'Est est certainement l'élément phare cette année, nous réalisons un nombre important de projets civils et de projets ferroviaires, sans oublier le volet STI. Chaque projet fait l'objet d'un suivi dans le PTI.

LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE

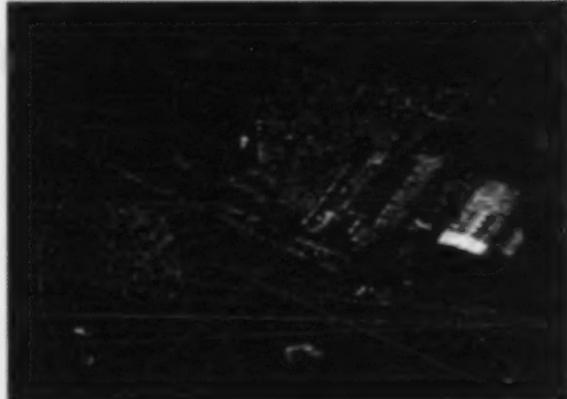
GARE INTERMODALE LONGUEUIL/SAINT-HUBERT – En septembre dernier, le ministre des Transports du Québec, Sam Hamad, et l'AMT ont annoncé le projet d'aménagement permanent de la gare Saint-Hubert, qui met l'accent sur l'intermodalité : les travaux réalisés faciliteront l'accès aux usagers des trains de banlieue en provenance de Longueuil et de Saint-Hubert tout en favorisant les connexions avec les services du RTL. Les nouvelles installations comprendront 335 nouvelles places de stationnement au sud du chemin Chamby, en plus des 280 conservées au nord, des abris pour les usagers, une nouvelle billetterie côté sud ainsi que des aires d'attente et de dépôse-minute. La gare étant située à proximité de l'aéroport de Saint-Hubert, nous suivrons les recommandations des experts de construire un passage piétonnier souterrain pour relier les quais. Les appels d'offres seront lancés à l'été 2011 ; les travaux, qui débuteront à l'automne 2011, devraient s'achever au printemps 2012.



Annonce du projet d'aménagement permanent de la gare Saint-Hubert

De gauche à droite : le ministre des Transports du Québec, Sam Hamad, la mairesse de Longueuil, Caroline St-Hilaire, la ministre du Tourisme, Nicole Ménard, et le PDD de l'AMT, Joël Gauthier.

Future gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert



GARE SAINT-BASILE-LE-GRAND – Profitant des travaux d'aménagement permanent de la gare, nous avons ajouté une centaine de places. Nous avons aussi aménagé une boucle d'autobus, clairement distincte de la zone de stationnements, qui assure une desserte efficace du secteur résidentiel avoisinant.

GARE SAINT-BRUNO – Les travaux d'aménagement permanent ont permis d'ajouter une centaine de places aux 455 existantes. Un terminus d'autobus de quatre débarcadères permet d'accroître l'intermodalité entre le train et les services d'autobus.

LIGNE VAUDREUIL-HUDSON

GARAGE VAUDREUIL – Pour que les trains soient en bon état de marche le matin, pendant l'hiver, il est très important qu'un abri chauffé permette l'entretien mineur en bout de ligne. Depuis l'hiver dernier, le garage Vaudreuil dispose d'un premier abri fermé permanent, qui couvre une voie complète de garage.

GARE VAUDREUIL – Depuis l'hiver dernier, nos clients attendent le train dans un abri chauffant de 30 mètres de long, première du genre dans notre réseau. Testé à titre d'expérience-pilote, le concept sera réévalué avant d'être étendu à d'autres gares. Une fois la configuration optimisée, ces abris seront certainement populaires durant nos hivers québécois.

SERVICE VERS RIGAUD – L'entente particulière qui liait l'AMT et la Ville de Rigaud pour le service de trains (un aller et un retour par jour) a pris fin le 30 juin 2010. La Ville de Rigaud a décidé de ne pas renouveler cette entente, en raison du coût du service par rapport au nombre d'utilisateurs, et devant les travaux majeurs à effectuer aux infrastructures pour assurer un service modernisé, et ce, d'autant que la ville ne faisait pas partie du territoire de l'AMT.



NOMS OFFICIELS DES LIGNES

NOUS AVONS MODIFIÉ L'APPELLATION DES NOMS DE LIGNES : autrefois basées sur l'origine-destination, elles indiquent maintenant uniquement la destination, l'origine étant par défaut Montréal. Ce changement permet d'alléger la dénomination tout en conservant la notoriété acquise, et il reflète davantage le trajet couvert par les trains de banlieue.

NOMS ANTIÉRIEURS

Montréal/Deux-Montagnes	Deux-Montagnes
Montréal/Dorion-Rigaud	Vaudreuil-Hudson
Montréal/Blainville-Saint-Jérôme	Blainville-Saint-Jérôme
Montréal/Delson-Candiac	Candiac
Montréal/Mont-Saint-Hilaire	Mont-Saint-Hilaire

NOMS ACTUELS

Deux-Montagnes	Deux-Montagnes
Vaudreuil-Hudson	Vaudreuil-Hudson
Blainville-Saint-Jérôme	Blainville-Saint-Jérôme
Candiac	Candiac
Mont-Saint-Hilaire	Mont-Saint-Hilaire

LIGNE CANDIAC

GARAGE CANDIAC – Répondant aux attentes des résidents de Delson, l'AMT a déménagé à la fin juin son site de garage de Delson dans une zone industrielle, loin des quartiers résidentiels : les trains ont été transférés vers un site de garage temporaire au cœur du quartier industriel de Delson, soit aux abords de l'entreprise Goodfellow. Ce changement coïncide avec la décision du CP de mettre fin à l'entretien du matériel roulant, ce qui a amené l'AMT à trouver de nouveaux fournisseurs spécialisés et à mettre en place des installations aux normes de l'industrie privilégiant la plus grande autonomie possible, tout en assurant la quiétude des résidents. Un nouveau site de garage permanent est planifié à Candiac et comportera un abri chauffé pour l'entretien mineur ainsi que pour l'inspection et le nettoyage du matériel roulant.

GARE SAINT-CONSTANT – Afin d'offrir un service plus efficient, nous avons aménagé 50 places de stationnement aux abords de la gare Saint-Constant, à proximité du Musée ferroviaire canadien. Ces places viennent remplacer celles mises temporairement à la disposition de la clientèle à l'arrière du centre commercial Plaza Saint-Constant.

LIGNE BLAINVILLE- SAINT-JÉRÔME

GARAGE SAINT-ANTOINE – Le concept d'abri chauffé pour l'entretien mineur en bout de ligne, testé à Vaudreuil, est maintenant en cours d'implantation au garage Saint-Antoine. Ce nouvel abri devrait être prêt au printemps 2011.

ET +

INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES – En juin, des travaux d'entretien majeur ont été effectués sur les infrastructures ferroviaires des lignes du CP, soit les lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac. Le programme d'entretien se poursuit en 2011.

STATIONNEMENT BEAUHARNOIS – Voulant faciliter le transfert modal de l'automobile vers l'autobus, nous avons aménagé un tout nouveau stationnement de 50 places, ce qui offre un accès privilégié au service de transport en commun du CIT du Sud-Ouest.



servir
aktivement

16 actions d'un service dynamique

FIDÉLISER

OPUS+ :

PRATIQUE, ÉCONOMIQUE ET SÉCURITAIRE – En novembre dernier, l'AMT a lancé le programme OPUS+, un abonnement automatiquement renouvelable à un titre TRAM, un titre TRAIN, ou un titre de transport local. Il prend la relève du programme d'Opus à domicile. Les trois avantages : carte valide en tout temps, ce qui élimine les files d'attente chaque mois • 12^e mois gratuit après 11 mois d'abonnement consécutifs • enregistrement automatique de la carte, garantissant, en cas de perte, vol ou bris, le remplacement des titres non périssables. Le lancement a été accompagné d'une promotion attrayante : tarifs 2010 garantis pour 2011 • carte OPUS gratuite • abonnement Communauto pour 4 \$ par mois • 50 % de rabais sur un abonnement BIXI 2011 • 15 % de rabais sur une escapade en train de l'AMT. La promotion a généré 4 208 nouveaux abonnés, ce qui porte maintenant le nombre total d'abonnés à 11 072 (titres de mai vendus en avril), soit une hausse de 90 % depuis le lancement de la campagne. Suite à cette promotion, le RTL, la MRC Les Moulins et le CIT Chambly-Richelieu-Carignan ont suivi les pas de la STL, du CIT Sorel-Varennes, du CIT Roussillon et du CIT Le Richelain; d'autres AOT devraient se joindre au programme sous peu.



INFORMER

ALERTE-TRAIN : POUR ÊTRE AU COURANT DES CHANGEMENTS EN TOUT TEMPS – Nous avons lancé en janvier 2010 un tout nouveau service gratuit de diffusion d'alerte de retard ou de changements de service des trains de banlieue. Les messages sont envoyés, en temps réel, sur les téléphones cellulaires ou aux adresses courriel des abonnés. Après un an, le service compte 7 358 abonnés. Nos spécialistes travaillent maintenant à optimiser le service, en particulier celui destiné aux téléphones intelligents. L'avancée technologique de cette solution SMS a été reconnue par le prix de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) dans la catégorie STI.

AFFICHEURS DYNAMIQUES : POUR UNE INFORMATION EN TEMPS RÉEL – En juillet 2010, nous avons installé à la Gare Centrale 9 afficheurs dynamiques qui diffusent de l'information sur les perturbations affectant le réseau de trains de banlieue (retards, pannes, changements de quai, modifications apportées au service) pour les deux lignes desservant cette gare, soit Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire. Avant de s'afficher, les informations sont captées par les récepteurs GPS installés en 2009 sur nos locomotives, qui précisent leur localisation, puis sont traitées par un calculateur d'adhérence à l'horaire, ce qui permet de fournir aux usagers les indications les plus exactes possible.

SITE WEB DE L'AMT : EN PROCESSUS D'AMÉLIORATION CONTINUE – Par souci de transparence et par volonté de tenir nos clients, nos partenaires et les médias parfaitement informés, nous publions chaque mois le taux de ponctualité de nos cinq lignes de trains de banlieue. De plus, nous avons amélioré les outils affichant les alertes sur l'état du service de trains de banlieue. Notre site compte environ 2 513 800 visiteurs par année, avec une moyenne de 7 800 visiteurs chaque jour de semaine.

TRANSPORT COLLECTIF : EN VEDETTE À LA RADIO DE CIBL – L'AMT est partenaire de la nouvelle initiative de CIBL 101,5 Radio-Montréal, qui a lancé en septembre 2010, dans le cadre d'*En ville sans ma voiture, toute la semaine!*, son nouveau Bulletin de déplacements alternatifs. Ce bulletin de circulation sans voiture informe les auditeurs de la situation en temps réel des transports collectifs et actifs, ce qui, de facto, contribue à la sensibilisation et à la valorisation des alternatives au transport automobile dans la région.

DIALOGUER

CONSULTATIONS PUBLIQUES ET COMITÉS DE PARTENAIRES : DES RENDEZ-VOUS BI-ANNUELS – En mai, puis en novembre, et ce, pour une deuxième année, les représentants de l'AMT ont rencontré les clients des trains de banlieue, une démarche qui s'inscrit dans une volonté d'engager un dialogue, d'entendre l'opinion des usagers, de les mettre à jour sur les enjeux actuels et sur les projets à venir dans chacun des secteurs et d'échanger sur de nouvelles idées et suggestions. Ces rencontres sont précédées par des réunions des comités de partenaires de chaque ligne, formés d'élus, de fonctionnaires et de représentants d'organismes de transport concernés par les services de trains de banlieue et leur développement. La démarche est un succès : le dialogue est véritablement instauré.



SIMPLIFIER

TOUT LE MONDE EST PASSÉ À OPUS – Depuis le 1^{er} avril 2010, les cartes de transport mensuelles à bande magnétique ont été complètement retirées de la circulation, pour faire place aux cartes à puce, sur lesquelles sont désormais chargés les titres TRAM et TRAIN. Déployée dans tous les CIT de la région métropolitaine, cette nouvelle carte OPUS est disponible dans nos billetteries métropolitaines et dans les agences de vente agréées. Rendant le transport en commun plus moderne et efficace, elle permet d'obtenir des statistiques de déplacement qui servent à mieux ajuster les services en fonction des besoins de la clientèle. En 2010, l'AMT a émis plus de 115 000 cartes OPUS.



SYNCHRONISER

UN MEILLEUR ARRIMAGE DES SERVICES AUTOBUS-TRAIN – Depuis septembre, cinq lignes d'autobus de la STM offrent un service synchronisé avec les trains desservant la gare Beaconsfield, sur la ligne Vaudreuil-Hudson, et la gare Roxboro-Pierrefonds, sur la ligne Deux-Montagnes. Le résultat : quelque 5 000 heures de service supplémentaires par année dans le réseau de l'ouest de l'île. En janvier 2011, s'est achevée la première phase de synchronisation dans ce secteur : les passages de deux nouvelles lignes sont coordonnés avec les trains aux gares Pointe-Claire, Pine Beach et Dorval, sur la ligne Vaudreuil-Hudson, soit un gain de 1 700 heures de service, ce qui porte à quelque 6 700 heures de service supplémentaires par année. Une mesure concrète pour alléger l'utilisation de nos stationnements incitatifs et pour inciter davantage de citoyens à délaisser leur voiture au profit des transports collectifs.

SÉCURISER

OPUS ENREGISTRÉE, UNE GARANTIE GRATUITE – Depuis août, le titulaire d'une carte OPUS à tarif ordinaire peut la faire enregistrer gratuitement. L'avantage : en cas de perte, de vol ou de bris, il peut faire remplacer ses titres de transport non périmés sur une nouvelle carte OPUS en se présentant à une des 11 billetteries métropolitaines ou à un centre de services de sa localité. Seul le coût de la nouvelle carte OPUS est facturé selon le tarif en vigueur. Le service est offert pour les titres délivrés par l'AMT, le RTL, la STL et les organismes de transport des couronnes nord et sud de Montréal.

TRAVESEZ-VOUS TOUJOURS AUX BONS ENDROITS ? – Depuis plusieurs années, nous menons une campagne bi-annuelle destinée aux piétons, qui a pour but de sensibiliser les clients circulant dans des terminus extérieurs à respecter les passages cloutés pour rendre leurs déplacements sécuritaires. L'année 2010 n'a pas fait exception : au printemps et à l'automne, des dépliants ont été distribués par notre personnel, appuyé par les services policiers. Plus de 100 000 clients, habitués et nouveaux étudiants, ont été touchés par ces campagnes dans plusieurs terminus.

SÉCURITÉ ET RESPECT : À BORD DU TRAIN COMME SUR LES QUAIS – Faisant suite à une vaste campagne menée auprès des écoles et des jeunes usagers de la région métropolitaine à l'automne 2009, nous avons tenu en février une campagne sur la sécurité et le respect à bord des trains : nous y avons rappelé les grandes lignes des comportements à adopter dans notre réseau. Des feuillets ont été distribués par nos inspecteurs à tous nos usagers durant cette semaine de sensibilisation. Des exemples de comportement à éviter? Gêner ou entraver la circulation des usagers, faire du tapage ou franchir la zone de sécurité en bordure d'un quai, sauf pour monter dans un train, pour en descendre ou pour utiliser une allée piétonnière.

ON FAIT COMME ON VEUT CHEZ SOI... MAIS PAS DANS UN TRAIN – En octobre, poursuivant nos efforts de sensibilisation au civisme dans les transports collectifs, nous avons lancé notre première campagne de sensibilisation au respect et à la courtoisie à bord des trains de banlieue. Chaque mois, une affiche installée sur les quais des gares traite, sur un ton léger et humoristique, d'un comportement inopportun dans le train, avec une signature énonçant clairement le comportement à adopter. Le confort et la quiétude des clients sont améliorés tandis que les normes de comportements et les règles de sécurité sont respectées. Trois messages ont déjà été diffusés, et la campagne se poursuit en 2011. Un dépliant, distribué à 5 500 exemplaires, vient appuyer la campagne.

Au théâtre
on veut tout entendre
mais pas
dans un train

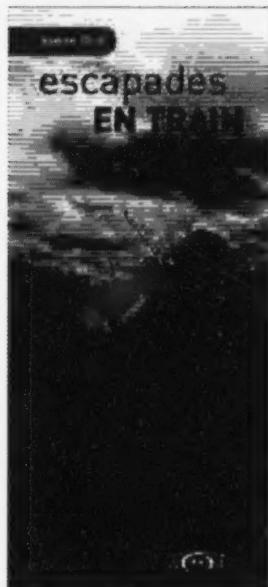
PHOTO DE YANNIS KOURKOUNIS



PRÉSENCE DES INSPECTEURS À BORD DES TRAINS – En 2010, les inspecteurs déployés sur le réseau ont effectué un travail de prévention et de sensibilisation sur les normes de comportement et la courtoisie à bord, ont porté assistance aux usagers soit en intervention ou en service à la clientèle, et finalement ont effectué plus de 403 000 vérifications de titres de transport. Ces actions visent donc une présence qui ne se limite pas à la perception des titres, mais aussi à un rapprochement de la clientèle qui doit se sentir en sécurité lors de chacun de ses déplacements sur le réseau.

TENTÉ PAR LA VOIE RÉSERVÉE ? PRENEZ L'AUTOBUS – Deux fois par année, au printemps et à l'automne, nous rappelons aux automobilistes et aux cyclistes que les voies réservées sont à l'usage exclusif des autobus et, dans certains cas, des taxis et des covoitureurs. Plus de 260 lignes d'autobus empruntent les voies réservées pour transporter quotidiennement quelque 103 000 usagers. Mais pour être efficaces et fluides, les voies réservées doivent être libres de toute entrave. La campagne, élargie à la région métropolitaine, a mobilisé l'ensemble des partenaires de cette zone.

DÉFIBRILLATEUR CARDIAQUE : DU NOUVEAU POUR PALLIER LES URGENCES – Amorcée en 2009, l'installation de défibrillateurs cardiaques automatiques externes à bord de nos voitures 3000 multiniveaux s'est poursuivie en 2010 : 90 % de la flotte de voitures à deux étages en sont maintenant dotés, tout comme certains de nos terminus les plus achalandés. Pour soutenir ces nouvelles acquisitions, une formation de secourisme en milieu de travail a été dispensée aux inspecteurs et à 140 employés de l'AMT.



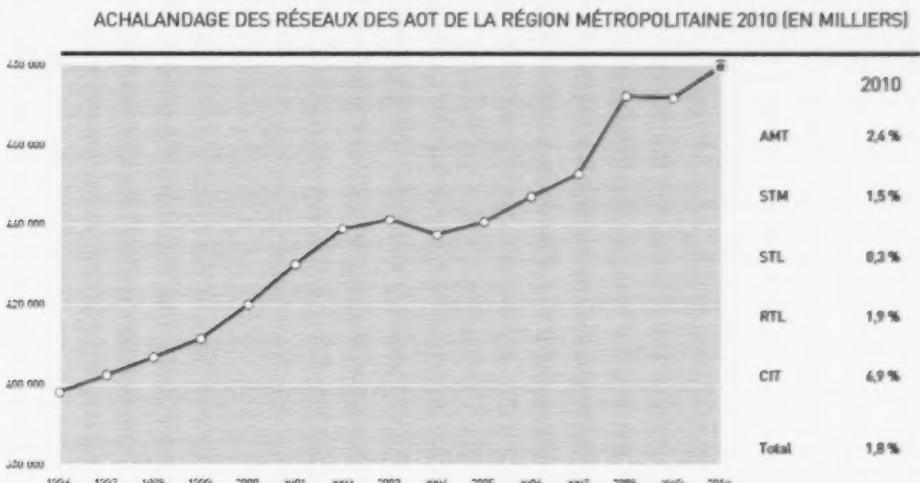
DIVERTIR

DES ESCAPADES POUR TOUS LES GOÛTS – En 2010, les Escapades en train fêtent leur 10^e anniversaire et la formule remporte toujours un franc succès, avec une croissance de près de 1 %. La popularité des escapades Grand public est acquise : pour 2010, la croissance est même de 9 %. L'achalandage des Escapades jeunesse est quant à lui cyclique : il nous faut régulièrement renouveler les destinations pour maintenir l'intérêt des écoles et des garderies, à l'affût de nouveautés. Une tendance se dégage : les groupes sont toujours plus nombreux à nous demander d'organiser en privé l'une des escapades au programme.

7 piliers des transports collectifs

La région métropolitaine en mouvement

Après la poursuite, les premiers mois de 2010, de la baisse de fréquentation des transports collectifs (sans doute en conséquence de la crise économique de 2009), la région métropolitaine de Montréal a renoué avec la croissance d'achalandage pour finir l'année sur une note positive, avec une hausse globale de 1,8 %. Les résultats de l'AMT, trains de banlieue et express métropolitains confondus, font d'ailleurs bonne figure, avec un taux de croissance global de 2,4 %.



TRAINS DE BANLIEUE – En 2010, nos cinq lignes en service ont enregistré près de 15,5 millions de déplacements, soit une hausse de 1,9 % par rapport à 2009. La ligne qui a connu la plus forte hausse est Mont-Saint-Hilaire (+ 8,3 %); trois autres lignes connaissent une croissance intéressante : Blainville–Saint-Jérôme (+ 3,4 %), Deux-Montagnes (+ 1,4 %) et Candiac (+ 1,2 %). **Taux de ponctualité** : le taux de ponctualité global a atteint 97,1 %, dépassant largement l'objectif de 95 % fixé en début d'année pour l'ensemble des départs. Il s'agit du 2^e meilleur taux de ponctualité en Amérique du Nord.

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS – En 2010, l'Express Chevrier a enregistré plus de 1,4 million de déplacements, en hausse de 10,7 % par rapport à 2009. En septembre dernier, en réponse à cette forte demande, nous avons dû réviser le nombre de départs en pointe du matin. Deux raisons à cela : l'agrandissement du stationnement Chevrier et la congestion chronique du corridor de l'A10. Par le biais des autobus du RTL, nous offrons maintenant 85 départs en direction de Montréal et 82 en direction du stationnement Chevrier, avec un intervalle moyen de moins de 5 minutes en pointe du matin et de soir. Par ailleurs, nous avons maintenu le programme de bonus/malus conclu avec le RTL en 2009.

VOIES RÉSERVÉES – En 2010, plus de 23,8 millions de déplacements ont été effectués dans la région métropolitaine sur les 85,2 km de voies réservées. Près de 185 lignes d'autobus circulent quotidiennement sur nos voies réservées métropolitaines, ce qui accorde, aux heures de pointe, près de 109 000 usagers.

TERMINUS MÉTROPOLITAINS – Durant cette période, les 16 terminus métropolitains ont enregistré 71,3 millions de passages (+ 0,4 % par rapport à 2009).



STATIONNEMENTS INCITATIFS – En 2010, les 61 stationnements incitatifs de la région métropolitaine ont connu un achalandage de 5,9 millions, soit une hausse de 5,5 % par rapport à 2009. Le taux d'occupation moyen pour l'ensemble des stationnements était de 78 %.

Covoiturage en ligne

Depuis février 2010, nous avons mis à la disposition des covoitureurs un logiciel plus convivial et pratique, qui permet de trouver rapidement un ou des covoitureurs. Le système jumelle les inscrits en fonction des lieux de départ et de destination, des horaires des trajets et des préférences de covoiturage. Par un simple échange de courriels entre covoitureurs potentiels, il est possible de constituer un équipage et convenir du trajet, des horaires et du type de covoiturage (conducteur, passager, par alternance), de façon régulière ou occasionnelle. Les 2 000 personnes inscrites ont accès à l'un des 330 espaces réservés, situés près des aires d'embarquement et de débarquement, répartis dans nos 21 stationnements incitatifs participants.

BILLETTERIES MÉTROPOLITAINES – Nos 11 billetteries ont réalisé 1,2 million de ventes de titres (comptoirs et distributeurs automatiques de titres). Elles ont également effectué la personnalisation de 45 000 cartes OPUS pour les étudiants. Nous avions la volonté d'améliorer le service à la clientèle et de diminuer les coûts de gestion de nos billetteries générées en impartition en exerçant un meilleur contrôle de qualité. De février à mai 2010, nous avons mené une expérience-pilote aux billetteries Longueuil et terminus Centre-ville : la rémunération est passée de commission à un taux horaire accompagné d'un système de bonus/malus relié à la qualité du service à la clientèle. Vu le succès du procédé, cette mesure fait maintenant partie intégrante de nos nouveaux contrats, qui touchent pour l'instant sept de nos onze billetteries. Depuis novembre 2010, nous avons maintenant un processus de mesure continue de la qualité de service par le biais de clients mystères.

UN DES MANDATS DE L'AMT

SOUTENIR, DÉVELOPPER, COORDONNER ET PROMOUVOIR LES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ AUX PERSONNES HANDICAPÉES DANS LA RÉGION

HISTORIQUE

1998 – En collaboration avec le RTL, la STL, la STM et MTQ, l'AMT met en place un projet permettant aux usagers de se déplacer sur le territoire de l'Île de Montréal, de la Ville de Laval et de la Ville de Longueuil de façon intégrée.

2003 – Le service est élargi aux territoires des couronnes nord et sud, permettant ainsi aux usagers de se déplacer du territoire d'un service de transport adapté à un autre, dans toute la région métropolitaine de Montréal.

TRANSPORT ADAPTÉ – Depuis 2010, l'AMT applique le Programme d'aide métropolitaine au transport adapté, dont les modalités sont étroitement liées à celles du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées du MTQ. L'objectif partagé est d'assurer une certaine mobilité aux personnes vivant avec des limitations afin que celles-ci puissent avoir accès aux activités de leur communauté, favorisant ainsi leur intégration sociale. Grâce à la collaboration de l'ensemble des partenaires de l'AMT (MTQ, Services de transport adapté et regroupements d'usagers), le Service métropolitain de transport adapté a assuré en 2010 plus de 55 000 déplacements. Pour 2011, l'AMT consacre 1,631 M\$ à titre de contribution financière à ce Service métropolitain de transport adapté. Par ailleurs, en 2010, trois nouveaux points de correspondance sont entrés en fonction : le 1^{er} au centre commercial Carrefour Angrignon à Montréal, le 2^e au centre commercial Mail Champlain à Brossard, et le 3^e au centre commercial Place Rosemère à Rosemère, ce qui porte à 11 le nombre de points de correspondance mis à la disposition de la clientèle du transport adapté métropolitain. Situés dans des lieux publics, facilement accessibles, ils représentent des destinations courantes pour nos usagers.

2010

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

ACHALANDAGE	QUOTIDIEN MOYEN		ANNUEL		%	DÉPARTS VERS MTL		DÉPARTS DE MTL		PONCTUALITÉ	
	2009	2010	2009	2010		2009	2010	2009	2010	2009	2010
Deux-Montagnes	29 200	29 900	7 245 600	7 347 200	1,4%	25	25	24	24	97,7%	98,6%
Vaudreuil-Hudson	15 100	15 100	3 462 600	3 421 700	-1,2%	13	13	14	14	92,1%	94,5%
Blainville-Saint-Jérôme	9 600	10 300	2 126 100	2 196 000	3,6%	10	10	10	10	97,5%	96,6%
Mont-Saint-Hilaire	7 300	8 000	1 693 200	1 833 900	8,3%	7	7	7	7	98,1%	97,9%
Candiac	3 000	3 000	665 000	677 900	1,7%	6	6	6	6	96,0%	96,4%
TOTAL	64 280	64 360	15 190 800	15 471 700	1,9%	61	61	61	61	96,2%	97,1%

INFRASTRUCTURES	TRAJECT (km)		GARES		STATIONNEMENTS		PLACES VOITURES	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Lignes	29,9	29,9	12	12	8	8	5 961	5 961
Deux-Montagnes	29,9	29,9	12	12	8	8	5 961	5 961
Vaudreuil-Hudson	64,2	51,2	19	18	15	14	3 736	3 606
Blainville-Saint-Jérôme	42,8	42,8	10 (+3) ¹	10 (-3) ¹	6	6	3 069	3 069
Mont-Saint-Hilaire	34,9	34,9	6 (+1) ²	6 (+1) ²	6	6	2 777	2 849
Candiac	25,6	25,6	5 (+3) ¹	5 (+3) ¹	4	4	871	876
TOTAL	217,4	206,4	82	81	39	38	16 436	16 261

¹ Gares communes aux lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac. ² Gare commune aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire.

FINANCES*	COÛTS D'EXPLOITATION (\$)		RECETTES USAGERS (\$)		AUTOFINANCEMENT (%)	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Lignes	35 092 000	35 229 000	16 278 000	16 863 000	52,0%	52,6%
Deux-Montagnes	29 359 000	31 551 000	9 556 000	9 628 000	32,5%	30,5%
Vaudreuil-Hudson	17 151 000	18 036 000	8 015 000	8 436 000	46,7%	46,7%
Blainville-Saint-Jérôme	17 881 000	19 989 000	5 977 000	6 597 000	33,4%	33,0%
Mont-Saint-Hilaire	8 270 000	8 866 000	2 228 000	2 294 000	27,10	25,73
TOTAL	107 760 000	113 442 000	44 984 000	48 940 000	40,9%	40,3%

* Données financières non vérifiées par le vérificateur général du Québec.

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAINE-AUTOBUS

ACHALANDAGE	QUOTIDIEN MOYEN		ANNUEL		%
	2009	2010	2009	2010	
Express Chevrier	5 200	6 100	1 768 300	1 404 600	10,7%
Voies réservées	101 700	108 960	23 138 800	23 844 900	3,1%
Terminus	256 000	260 682	71 082 600	71 349 600	0,4%
Stationnements	10 000	11 600	2 591 500	2 725 000	5,7%

INFRASTRUCTURES	NOMBRE		QUAI		PLACES		OCCUPATION (%)	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Voies réservées	-	-	85,2	85,2	-	-	-	-
Terminus	16	16	-	-	219	219	-	-
Stationnements	22	23	-	-	-	-	13 221	13 370
							81%	80%

FINANCES*	COÛTS D'EXPLOITATION (\$)		RECETTES USAGERS (\$)		AUTOFINANCEMENT (%)	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Express Chevrier	4 056 000	4 571 000	2 672 000	2 579 000	40,9%	54,47
TOTAL	4 056 000	4 571 000	2 472 000	2 379 000	40,9%	55,42

COÛTS UNITAIRES (\$)	/ PASSAGERS		/ VOITURE		/ PLACES ANNÉE		/ KM		/ QUAI		COÛTS ANNUELS (\$)	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Voies réservées	0,10	0,09	-	-	-	-	26 538	25 666	-	-	2 261 000	2 185 000
Terminus	0,14	0,13	-	-	-	-	-	-	41 738	43 329	9 700 000	9 489 000
Stationnements	-	-	0,87	0,70	169,9%	158,3%	-	-	-	-	2 247 000	2 117 000

* Données financières non vérifiées par le vérificateur général du Québec.

Actifs de l'AMT

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEU

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEU	GARES	STATIONNEMENTS INITIAUX			ACHALANDAGE (passagers/jour)	VARIATION (%)
		STATIONNEMENTS 2010	PLACES 41/05/2010	PLACES AUTOS 2010		
LIGNES/						
Dixie-Montignac	12	8	454	5 763	7 367 700	-1,5%
Vaudreuil-Hudson	18	14	470	3 686	3 625 700	-1,2%
Elmerville-Saint-Jérôme	50+1 ¹	6	237	3 062	2 776 000	-3,4%
Mont-Saint-Hilaire	6+1 ²	6	959	2 849	1 933 900	-8,2%
Candiac	5+3 ¹	4	81	876	672 000	-1,7%
GRAND TOTAL	51	38	1 356	16 361	15 471 700	-1,9%
LIGNES DE TRAINS DE BANLIEU						
DEUX-MONTAGNES						
Deux-Montagnes	171	170	292 700	1 504 900	1,5%	
Grand-Moulin	44	275	57 900	436 300	-1,1%	
Sainte-Dorothée	23	1 183	243 100	989 300	-1,6%	
De L'Isle	15	68	16 580	756 600	-2,6%	
Roussillon-Perrefonds	51	897	237 300	1 413 500	-1,7%	
Sauveterre	21	526	129 000	623 900	-2,0%	
Îles-Franc	21	754	164 600	707 200	-0,3%	
De la Baie	21	1 098	269 700	607 300	-6,1%	
Montpellier	16	—	—	632 200	-2,6%	
Mont-Royal	21	—	—	639 900	-3,8%	
Concordia	16	—	—	368 000	-4,3%	
Gare Centrale ¹	—	—	—	6 401 500	-1,1%	
TOTAL	►	614	5 981	1 323 800	16 054 400	-1,6%
VAL-D'OR - HUSSON						
Hudson	7	36	6 700	27 500	-30,7%	
Vaudreuil	21	631	128 400	378 400	-4,7%	
Dorion	26	140	10 000	157 400	-3,1%	
Plessis/Terrebonne-Vaudreuil	23	356	34 700	192 400	-7,3%	
De la Ferrière	22	298	54 800	239 100	-2,8%	
Sainte-Aspasia-de-Bellevue	16	326	39 300	140 500	-1,7%	
Île-d'Orléans	15	72	12 200	48 700	-16,9%	
Bromont	36	43	8 400	172 200	-8,8%	
Brossard	79	465	507 400	687 500	-0,9%	
Cedar Park	23	27	4 700	279 400	-5,5%	
Pointe-Claire	30	465	83 800	339 500	-2,2%	
Valois	23	115	27 100	264 300	-2,4%	
Pine Beach	30	—	—	127 700	-2,2%	
Dorval	33	487	74 300	254 400	-2,3%	
Lachute	39	—	—	219 300	-3,5%	
Montréal-Ouest ¹	54	20	—	446 700	-2,7%	
Vendôme ¹	37	—	—	1 225 600	-0,9%	
Lucien-L'Allier ¹	—	—	—	1 756 300	-1,9%	
TOTAL	►	479	3 656	605 400	6 942 600	-1,1%
BLAISIELLE-SAINTE-JÉRÔME						
Saint-Jérôme	30	266	86 700	272 500	-4,9%	
Elmerville	26	187	501 900	346 300	-1,1%	
Sainte-Thérèse	49	666	146 700	571 700	-1,0%	
Roussillon	36	431	77 400	491 700	-2,4%	
Sainte-Rose	38	756	97 300	327 300	-6,9%	
Vincent	14	270	45 100	582 900	-5,4%	
De la Concorde	29	—	—	594 400	-2,7%	
Île-de-Boucherville	7	—	—	127 600	-0,7%	
Chomedé	—	—	—	45 700	-1,7%	
Port	7	—	—	694 500	-2,7%	
Montréal-Ouest ¹	—	—	—	95 900	-15,1%	
Vendôme ¹	—	—	—	1 322 600	-4,6%	
Lucien-L'Allier ¹	—	—	—	321 400	-0,7%	
TOTAL	►	252	3 680	595 100	4 392 000	-3,6%
MONT-SAINT-HILAIRE						
Mont-Saint-Hilaire	22	696	126 700	491 400	-12,0%	
McMasterville	30	472	62 900	219 000	-2,5%	
Saint-Basile-le-Grand	60	446	76 300	321 600	-1,6%	
Saint-Georges	15	196	91 100	279 600	-2,5%	
Saint-Hubert	14	225	68 700	275 000	-0,7%	
Saint-Lambert	10	257	61 000	298 200	-32,8%	
Gare Centrale ¹	—	—	—	1 625 200	-0,5%	
TOTAL	►	159	2 860	505 200	3 667 900	-0,3%
CANDIAC						
Candiac	7	118	22 000	66 000	-1,7%	
Dorion	7	170	9 200	48 400	-12,8%	
Saint-Constant	30	157	25 700	192 500	-5,1%	
Sainte-Catherine	30	429	67 100	277 900	-4,1%	
Lafaille	7	—	—	79 300	-11,8%	
Montréal-Ouest ¹	—	—	—	52 000	-35,5%	
Vendôme ¹	—	—	—	311 300	-0,6%	
Lucien-L'Allier ¹	—	—	—	317 900	-1,7%	
TOTAL	►	81	876	143 000	1 303 000	-1,5%
GRAND TOTAL - TRAINS DE BANLIEU	1 356	16 361	3 145 300	30 943 700	1,9%	

GRAND TOTAL - STATIONNEMENTS INITIAUX (TRAINS DE BANLIEU ET RTM-A)

¹ Gares communées aux lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac. ² Gare commune aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire.

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS

CAPSUS MÉTROPOLITAINS	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers autobus)	
		STATIONNEMENTS 2010	PLACES VÉLOS 2010	PLACES AUTOS 2010	RÉSULTATS 2010	VARIATION 2010/2009
Express Chomedé	3	1	22	2 313	1 404 600	10,7 %
TOTAL	► 3	1	22	2 313	1 404 600	10,7 %

TERMINUS MÉTROPOLITAINS	AUTOBUS		ACHALANDAGE (montants/descensions)	
	RÉSEAUX	LIGNES	RÉSULTATS 2010	VARIATION 2010/2009
Angers	4	25	6 630 100	-1,9 %
Brossard	4	41	2 390 800	4,3 %
Camer	2	24	4 876 100	-1,5 %
Côte-Nord	3	23	12 221 800	1,4 %
De Montréal	2	7	224 200	10,8 %
Hochelaga-Maisonneuve Nord	2	7	1 061 000	-6,4 %
Hochelaga-Maisonneuve Sud	1	14	6 673 700	6,6 %
La Cité-Limoilou	2	16	472 400	0,2 %
Laval	7	68	12 382 500	-3,8 %
Longueuil	3	18	5 200 300	2,3 %
Radisson	5	22	3 815 300	-1,7 %
Roxboro	2	13	335 200	-0,3 %
Centre-Ville	10	75	11 866 100	4,6 %
Saint-Eustache	1	8	410 400	10,9 %
Sainte-Thérèse	2	14	952 100	0,5 %
Trois-Rivières	1	21	1 837 400	-4,3 %
TOTAL	► 51	294	71 349 600	0,4 %

AUTOS MÉTROPOLITAINS	MESURES PRÉFÉRENTIELLES		VOIES RÉSERVÉES (km)	
	POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR	POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR
Aéroport de Laval	—	—	1,5	1,5
ATB	—	—	5,0	5,6
AtibPost Champlain/Rivière-Saint-Maurice/Approche TCV	OUI	—	10,7	10,8
Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro	OUI	—	3,5	3,0
Boul. Newman	—	—	3,2	3,2
Boul. Pie IX	—	—	0,5	0,5
Boul. Saint-Jean-Baptiste/Porte de l'Île-Mercier	OUI	—	6,2	0,1
Boul. Taschereau	OUI	—	5,4	5,4
Boulevard Taschereau	—	—	0,5	—
Concordia/Rue Sainte-Catherine	—	—	2,7	2,7
Côte-des-Neiges	—	—	5,1	4,8
Hochelaga	—	—	0,3	0,3
La Cité-Limoilou/Côte-Nord	OUI	—	7,0	6,1
Pont Royal/Boul. Des Laurentides	OUI	—	2,4	1,3
Pont Victoria/Boul. Maisonneuve	—	—	0,2	0,1
R101	—	—	1,2	1,3
R102/Montée des Sources	—	—	2,0	—
Rue Langelier	OUI	—	8,0	0,0
Rue Montcalm/Est	—	—	1,8	2,1
Saint-Charles/Rue Notre-Dame	OUI	—	2,2	0,8
TOTAL	►	—	81,3	78,8

Stationnements incitatifs	ACHALANDAGE AUTO			VARIATION 2010/2009
	PLACES VÉLOS 2010	PLACES AUTOS 2010	RÉSULTATS 2010	
Angers	86	733	127 000	5,2 %
Boucherville (stationnement fin juillet 2010)	—	50	300	—
Brossard Chomedé	22	2 313	507 700	12,1 %
Brossard Pontiac	76	958	257 200	—
Camer	60	599	115 000	29,9 %
Champlain	7	335	79 400	10,1 %
Châteauguay	15	349	80 300	0,9 %
De Montréal	35	307	66 000	5,9 %
De Sherbrooke	15	125	9 300	22,4 %
George-V/Végreville	15	432	100 400	5,8 %
La Prairie	7	507	117 700	8,6 %
La Cité-Limoilou	37	226	10 600	20,5 %
Laval	500	2 390	336 400	4,7 %
Longueuil	7	33	7 900	1,3 %
Montreal	252	1 217	264 300	4,5 %
Montreal	18	428	101 700	3,0 %
Radisson	20	525	127 600	—
Roxboro	14	291	48 400	7,8 %
Sainte-Foy/Sillery/Cap-Rouge	10	125	14 400	14,3 %
Sainte-Foy	31	20	4 000	—
Sainte-Foy	22	300	61 900	1,0 %
Sherbrooke	—	250	41 300	10,1 %
Trois-Rivières	71	857	197 200	2,9 %
TOTAL	► 1 320	13 370	2 725 000	5,2 %
	► 2 676	29 731	5 876 300	5,5 %

Développer durablement



16 gestes concrets pour l'avenir

En 2008, nous adoptons notre Politique de développement durable. 2010 marque donc la deuxième année d'application de notre Plan d'action de développement durable, qui en découle. De nombreuses actions concrètes ont été amorcées ou poursuivies : nous dressons un portrait précis de leur état d'avancement dans le tableau récapitulatif (p. 36-37). La réalisation de ce plan, qui vient contribuer à la Stratégie gouvernementale de développement durable, a pour but de réduire notre empreinte écologique et de participer, en tant que société publique, à un véritable changement durable sur le plan économique, social et environnemental.

Depuis 2010, nous sommes signataires du *Sustainability commitment* de l'*American Public Transportation Association* (APTA) ; nous sommes aussi reconnus comme partenaires engagés au Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015.

S'ENGAGER

DÉFI CLIM AT – Au Québec, près de 60 000 personnes et 1 200 organisations participent chaque année à Défi Climat, un engagement à prendre un virage vert, comme utiliser les transports collectifs, récupérer les matières recyclables ou acheter local. Cette année encore, l'AMT s'est démarquée en occupant la première place dans les organisations de 101 à 499 employés. Au total, les 231 personnes qui se sont engagées activement permettront d'épargner 26 933 kg de GES. Au Québec, avec cet engagement, 73 445 tonnes de GES seront évitées, ce qui équivaut au retrait de 19 769 voitures de la circulation et à la réduction de la consommation d'essence de plus de 30 millions de litres par année.

LA BIODIVERSITÉ DE L'ÎLE DE MONTRÉAL – À l'instar de plusieurs grandes entreprises, l'AMT a adhéré en 2010 à la Déclaration de la collectivité de l'Île de Montréal en faveur de la biodiversité et du verdissement. Cette déclaration, qui souligne l'année internationale de la biodiversité, vise aussi à préserver pour longtemps tous les attraits de la région de Montréal, avec son environnement naturel unique, la présence du fleuve Saint-Laurent, ainsi que la faune et la flore qui l'habitent.

DES ARBRES POUR L'AVENIR – L'AMT s'est associée à la campagne coordonnée par le CRE-Montréal et l'arrondissement de Saint-Laurent. Objectif : ajouter 500 arbres dans le parc industriel Saint-Laurent. Réalisation AMT : planter six arbres dans le stationnement attenant à la gare Bois-Franc. Ce geste représente une petite contribution à la lutte contre les îlots de chaleur en zone urbaine, phénomènes néfastes pour la santé.

LE 22 AVRIL, UN JOUR POUR LA TERRE – Lors de cette journée, 11 sociétés de transport du Québec ont décidé d'offrir en cadeau le transport collectif. La campagne *Amène un ami* conviait les usagers du transport collectif à offrir à une connaissance un laissez-passer gratuit pour le métro, l'autobus et le train de banlieue, valide toute la journée du 22 avril. Quelque 65 000 laissez-passer ont été distribués.

RECYCLER

LES VIEILLES VOITURES AU RANCART – À l'occasion de la journée de l'air pur, l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) et ses partenaires, dont l'AMT fait partie, ont remercié les 20 000 Québécois qui ont recyclé leurs vieilles voitures au cours des 12 derniers mois dans le cadre du Programme Faites de l'air!/Adieu bazou. Un succès quand on sait que les modèles de voitures datant d'avant 1996 sont 19 fois plus polluantes que les modèles des années 2004 et suivantes. À l'heure actuelle, on estime qu'environ 500 000 véhicules âgés de 15 ans et plus sillonnent les routes du Québec. Bien qu'ils représentent seulement 10 % du parc automobile québécois, ils sont responsables de plus de la moitié de la pollution.

UNE SECONDE VIE POUR LES VÊTEMENTS USAGÉS – Maintenant, 21 de nos gares, terminus et stationnements incitatifs sont équipés d'autant de boîtes de récupération de vêtements et de petits articles domestiques, un programme mené en étroite collaboration avec Renaissance Montréal et la Fondation québécoise de la déficience intellectuelle (FQDI). Grâce à la revente des articles usagés, la FQDI amasse des fonds pour les redistribuer à des institutions œuvrant à l'intégration et à l'amélioration de la qualité de vie des personnes présentant une déficience intellectuelle. En 2010, les 13 boîtes installées dans nos terminus et stationnements ont permis d'amasser un montant de 50 028 \$, soit 33 % de plus qu'en 2009. Cette hausse s'explique en partie par l'ajout de boîtes de don, mais également par l'installation sur les sites d'affiches de sensibilisation.

BACS DE RÉCUPÉRATION MULTIMATIÈRES – Nous avons procédé au remplacement des poubelles par des bacs de récupération multimatières dans tous nos terminus et dans plus de 96 % de nos gares. À l'été 2010, nous avons aussi mené une étude de caractérisation visant à documenter la composition des matières déposées dans chaque compartiment des bacs (ordures et matières recyclables). Résultats : environ les 2/3 des matières résiduelles générées correspondent à des matières recyclables et seulement 3 à 7 % des matières récupérées sont contaminées.



À L'INTERNE

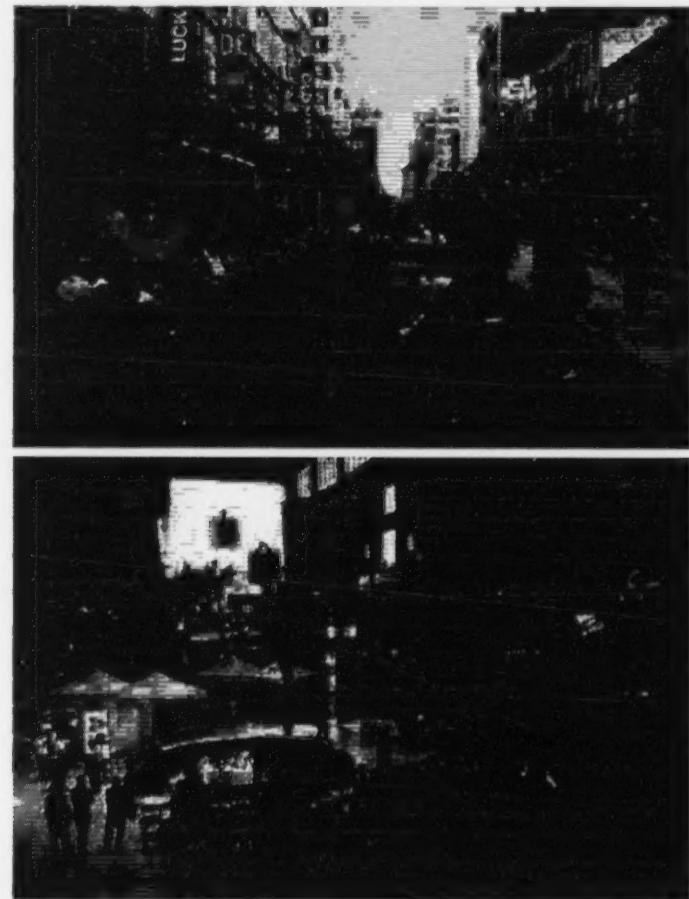
ÉVALUER	Inventaire des émissions de GES liées à nos activités d'exploitant de services de transport collectif
RECYCLER	Récupération de piles sur le lieu de travail - Organisation de la collecte sélective des déchets institutionnels
PRESERVER	Installation de refroidisseurs d'eau en remplacement des bouteilles d'eau en plastique - Offre de rabais 800 pour les employés de l'AMT - Renouvellement du parc automobile avec des véhicules à moindre consommation, de type hybride
PARTAGER	Dons pour la Fondation du Dr Julien, dédiée à la pédiatrie sociale
S'INFORMER	Conférence sur le Projet Climatique Canada, par Karen Mayrand, directeur général de la Fondation David Suzuki Québec (mars 2010)
SENSIBILISER	Capsules de sensibilisation sur l'intranet au sujet de l'économie d'énergie dans les maisons, de la Semaine québécoise de réduction des déchets (du 17 au 26 octobre) et de la Journée mondiale sans achat (26 novembre)

SENSIBILISER

EN VILLE SANS MA VOITURE, TOUTE LA SEMAINE ! : UN CONCEPT

RENOUVELÉ – Si chaque citoyen laissait sa voiture de côté pour une seule journée, et y prenait goût pour les autres jours... Cette idée utopique est à la source du projet *En ville sans ma voiture!*, présenté pour une 8^e année consécutive à Montréal. Mais en 2010, le concept a été entièrement renouvelé : une semaine entière a été consacrée aux transports actifs et collectifs, pour permettre au public de découvrir ou de redécouvrir les modes de transport durables. Nous avons donc présenté à la Grande-Place du complexe Desjardins une programmation riche, articulée autour de cinq journées thématiques : environnement, santé publique et sport, transports actifs et collectifs, vélo, véhicules alternatifs et innovations technologiques. Ce lieu très passant a permis de rejoindre les personnes sensibilisées à la cause du développement durable et des transports collectifs, mais aussi les personnes qui fréquentent ce carrefour commercial. De plus, fidèles à la tradition, nous avons fermé à la circulation automobile un important périmètre du centre-ville de Montréal durant la journée du 22 septembre.

Succès environnemental : l'absence de véhicules à l'intérieur du périmètre fermé à la circulation automobile entraîne chaque année une réduction moyenne de 60 % du monoxyde d'azote et du monoxyde de carbone. À noter le calme d'un centre-ville sans voitures et sans klaxons. – **Succès médiatique** : 113 mentions de l'événement ont été recensées dans les médias électroniques et 88 articles dans divers médias écrits, imprimés ou web; l'événement a été perçu positivement par la très grande majorité des médias : 84 % d'articles offrant une couverture positive, contre 16 % d'articles négatifs ou neutres.



Succès d'achalandage : des milliers de passants et de visiteurs ont fréquenté le complexe Desjardins et près de 55 000 personnes ont profité du grand parc urbain aménagé sur la rue Sainte-Catherine.

Plan d'action de développement durable 2008-2013

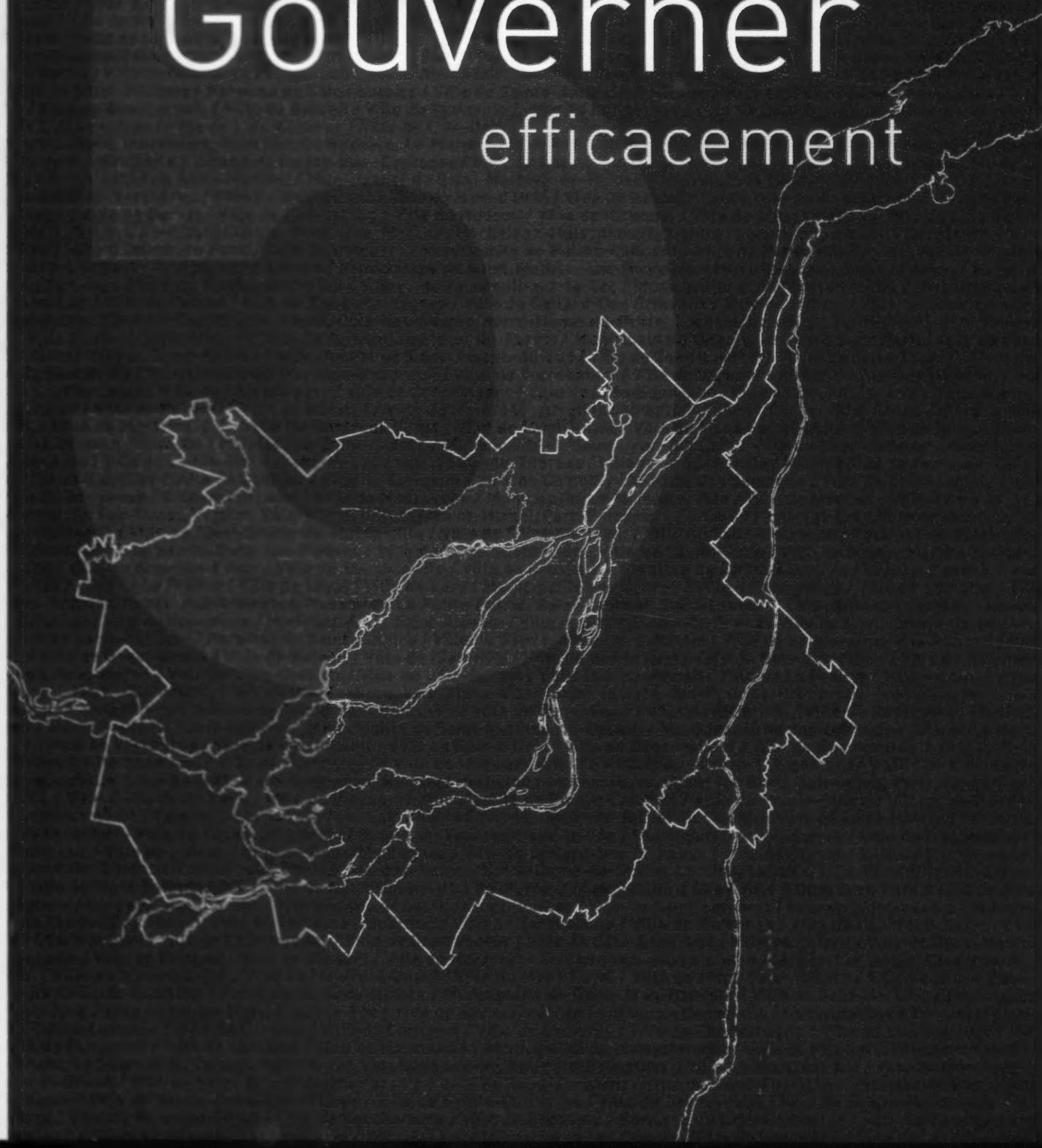
ORIENTATIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

ENGAGEMENTS DE L'AGENCE MÉTROPOLITaine DE TRANSPORT - 2010

STRATÉGIE 1 Informer, sensibiliser, éduquer, innover	OBJECTIF 1 Promouvoir et sensibiliser le public au développement et au transport durable
Objectif 1 Mieux faire connaître le concept et les principes de développement durable et favoriser le partage des expériences et des compétences en cette matière et l'assimilation des savoirs et savoir-faire	Action 1 Contribuer à la mise en œuvre du Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation à la démarche de développement durable
STRATÉGIE 2 Réduire et gérer les risques pour améliorer la santé, la sécurité et l'environnement	OBJECTIF 2 Augmenter le sentiment de sécurité des usagers et de la population à travers la qualité et la sûreté accrues de services offerts tout en limitant les impacts de nos activités sur la santé
Objectif 4 Poursuivre le développement et la promotion d'une culture de la prévention et établir des conditions favorables à la santé, à la sécurité et à l'environnement	Action 2 Améliorer le sentiment de sécurité de la clientèle Action 3 Implanter des mesures de sûreté dans le réseau et dans nos installations
STRATÉGIE 3 Produire et consommer de façon responsable	OBJECTIF 3 Gérer nos activités à l'intérieur et à l'extérieur tout en préconisant la préservation de la biodiversité et le respect des écosystèmes
Objectif 6 Appliquer des mesures de gestion environnementale et une politique d'acquisitions écoresponsables au sein des ministères et des organismes gouvernementaux	Action 4 Mettre en œuvre des pratiques et des activités contribuant aux dispositions de la Politique pour un gouvernement écoresponsable Action 5 Revoir la politique de disposition des biens (mobilier, équipements informatiques, matériel roulant, autres) dans une perspective de développement durable
Objectif 7 Promouvoir la réduction de la quantité d'énergie et de ressources naturelles et matérielles utilisées pour la production et la mise en marché de biens et de services	Action 6 Améliorer les activités de récupération, réemploi et recyclage des matières résiduelles dans les bureaux et dans les infrastructures
Objectif 8 Augmenter la part des énergies renouvelables ayant des incidences moindres sur l'environnement (biocarburants, biomasse, énergie solaire, éolien, géothermie, hydroélectricité, etc.) dans le bilan énergétique du Québec	OBJECTIF 4 Offrir aux niveaux corporatifs interne et externe des environnements sains tout en minimisant les sources de pollution Action 7 Concevoir et développer les infrastructures et les équipements de transport en prenant en considération les principes de développement durable
Objectif 9 Appliquer davantage l'écoconditionnalité et la responsabilité sociale dans les programmes d'aide publics et susciter leur implantation dans les programmes des institutions financières	OBJECTIF 5 Développer et exploiter les réseaux de TC dans une perspective d'efficacité énergétique en appuyant l'innovation des technologies propres Action 8 Favoriser l'efficacité énergétique et l'augmentation de la part des énergies renouvelables sur le plan de l'exploitation des réseaux de TC
STRATÉGIE 5 Répondre aux changements démographiques	OBJECTIF 6 Gérer de façon équitable et responsable les différentes sources de financement octroyées à l'AMT afin de maintenir une bonne rentabilité économique Action 9 Développer un processus de sélection, de mise en priorité et d'ordonnancement des projets d'investissements qui intègre des critères de développement durable
Objectif 15 Accroître le niveau de vie	OBJECTIF 7 Contribuer à la création d'emplois dans le secteur des TC, participer avec les gouvernements et les partenaires au dynamisme et au développement économique de la région métropolitaine de Montréal Action 10 Réaliser des projets d'investissements majeurs en TC dans la région métropolitaine de Montréal
STRATÉGIE 6 Aménager et développer le territoire de façon durable et intégrée	OBJECTIF 8 Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) en augmentant l'achalandage du TC et en favorisant des liens structurants entre transport et aménagement du territoire Action 11 Se donner une vision intégrée du développement du TC en lien avec l'aménagement du territoire
Objectif 18 Intégrer les impératifs du développement durable dans les stratégies et les plans d'aménagement et de développement régionaux et locaux	OBJECTIF 9 Promouvoir auprès de notre clientèle, des partenaires et de la société en général, la «mobilité douce», comme la pratique de la marche et de la bicyclette Action 12 Développer l'intermodalité entre les transports actifs et les TC
Objectif 20 Assurer l'accès aux services de base en fonction des réalités régionales et locales, dans un souci d'équité et d'efficience	OBJECTIF 10 Fixer les tarifs à des niveaux qui permettent de fournir un service suffisamment performant et rapide et qui est offert à un coût abordable pour chaque génération Action 13 Proposer une tarification qui favorise l'accès pour tous à un service de TC de qualité et prend en compte la capacité financière de la société
STRATÉGIE 7 Sauvegarder et partager le patrimoine collectif	OBJECTIF 11 Moderniser, seul ou en partenariat, les infrastructures de TC qui témoignent du patrimoine culturel Action 14 Préserver les infrastructures du réseau de trains qui représentent des éléments significatifs du patrimoine
Objectif 21 Renforcer la conservation et la mise en valeur du patrimoine	OBJECTIF 12 Rendre aux personnes vivant avec des limitations en facilitant l'accès et la sécurité des systèmes de TC tout en appuyant l'innovation de nouvelles technologies Action 15 Prendre des mesures pour améliorer l'accessibilité à nos équipements et nos services
STRATÉGIE 9 Prévenir et réduire les inégalités	
Objectif 26 Prévenir et lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale	

	Ensemble du personnel rejoint par le biais de différentes activités d'ici la fin de 2010	% du personnel ayant participé aux activités	Conférence sur le Projet Climatique CFC et capsules de sensibilisation sur l'intrant gazier
Élaborer et diffuser de l'information • Organiser des activités de sensibilisation • Déployer le plan de formation établi et en assurer le suivi • Mettre sur pied un comité régional de concertation • Collaborer à la recherche sur le développement durable • Poursuivre la réalisation des engagements pris envers la Charte de l'UITP	70 % du personnel concerné par les principes de développement durable et impliqué dans leur mise en œuvre d'ici 2012 Soutien à la Chaire de recherche sur la durabilité en transport Promotion de pratiques durables dans l'exercice de nos activités	Taux du personnel ayant intégré dans ses objectifs les objectifs du plan d'action de développement durable Participation à la Chaire de recherche Éléments de stabilité (rapport UITP)	Sondage auprès des employés en octobre 2010 en vue d'évaluer leur approche actuelle face au développement durable : taux de réponse : 44,9 % / employés concernés et impliqués en faveur du développement durable : 78 % Lancement des travaux de la chaire MÉTRALÉ en octobre 2010 (p.8) Signature du Sustainability commitment de l'APTA en octobre 2010 (p.38) / Plan d'œuvre depuis novembre 2010 du Plan de développement durable de la collectivité métropolitaine 2010-2011 (p.38)
Mesurer le sentiment de sécurité de la clientèle • Établir des cibles d'amélioration • Élaborer un plan d'intervention (actions correctrices)	Identification des cibles à atteindre Préparation du plan d'intervention	Rapport déposé Plan déposé	Rapport déposé Plan d'intervention déposé
Apporter des équipements dans les infrastructures (aérialiseurs, trousseaux de premiers secours)	Optimisation de la couverture des nouveaux sites avec les équipements de sécurité requis	Taux de couverture	Ajout de trousses de 10% dans l'ensemble de nos sites / Ajout de défibrillateurs dans 4 terminus, les nouvelles rues de train, les garages et les voitures patrouillées (p.38) / Signature en décembre de l'entente avec le 911 Montréal
Contribuer à l'atteinte des objectifs environnementaux nationaux • Adopter un cadre ou un système de gestion environnementale d'ici 2012 • Se créer d'une politique d'équipes écoresponsables d'ici 2010	Adoption de gestes contribuant à l'atteinte des objectifs environnementaux nationaux Cadre ou système de gestion environnementale implanté d'ici 2011 Mise en œuvre de pratiques d'acquisition écoresponsables Amélioration de l'efficacité écologique des technologies de l'information avec l'adoption d'une démarche Green IT	Nombre de mesures mises en œuvre Niveau d'encouragement Niveau d'encouragement de la mise en place de la politique Critères EPAT + Consommation kWh + Nombre d'employés/imprimante	Réduction de la consommation d'eau embouteillée et mise en œuvre de mesures de sensibilisation aux économies d'énergie au bureau (p.38) Recensement des aspects environnementaux liés aux activités de l'organisation et identification de ceux qui sont significatifs Acquisition de véhicules utilitaires hybrides (p.38) Hauteur du nombre d'emplis par imprimante de 4,6 à 1,9 / Réduction de la consommation des matières premières informatiques de type «clavier léger»
Examiner les possibilités offertes lors de la disposition de biens (réemploi, recyclage, revente ou don, élimination) • Se doter d'un mécanisme de réduction des risques pour la santé et l'environnement lors du contrat avec l'acquéreur	Politique révisée d'ici 2010	Résolution du CA	Révisé à 2011
Réaliser un bilan de la situation pour l'ensemble de nos installations d'ici 2010 • Élaborer un plan de récupération, réemploi et recyclage des matières résiduaires	Augmentation du volume de matières récupérées, réemployées et recyclées selon le plan déposé Remplacement dans les infrastructures des produits uniques par des bacs de récupération hausse de 10 % par année des conteneurs de récupération de vêtements et autres articles usagés	Volume de matières récupérées, réemployées et recyclées Nombre de bacs de récupération Nombre de conteneurs de récupération	Réalisation à l'été 2010 d'une étude de caractérisation sur la composition des matières déposées (p.34) Remplacement de 95 % des produits par des bacs de récupération (p.34) Ajout de 3 conteneurs de récupération et d'offices de sensibilisation (p.34)
Intégrer dans les deux techniques d'appels d'offres une deuxième proposition basée sur des critères de développement durable d'ici 2010 • Viser l'obtention de certifications dans le cadre de construction de nouveaux bâtiments ou lors de rénovations majeures • Doter les nouveaux équipements de réseaux de transport métropolitain d'installations sanitaires écoresponsables et procéder à la mise à niveau progressive des anciens équipements	100 % de deux techniques d'appels d'offres intégrant une 2 ^e proposition basée sur des critères de développement durable Tous les nouveaux équipements ont des installations sanitaires écoresponsables et les anciens équipements sont mis à niveau progressivement	% de deux techniques conformes % de nouveaux équipements conformes / % d'équipements mis à niveau	Critères de développement durable considérés
Réaliser une étude d'opportunité sur l'électrification progressive du réseau de trains de banlieue • Réaliser un projet d'infrastructures à faible consommation d'énergie d'ici 2013	Étude d'opportunité complétée d'ici 2010	Rapport déposé	Première phase de l'étude complétée
Mettre en place le processus de sélection, de mise en priorité et d'ordonnancement des projets d'investissements	Intégration de critères de développement durable au processus de sélection, de mise en priorité et d'ordonnancement des projets d'investissements	Critères de développement durable intégrés	Exercice renouvelé en 2010
Assurer le suivi du programme triennal d'immobilisations	Investissements de 600 M\$ d'ici la fin de 2011	Suivi des investissements	Investissements de 103,5 M\$ réalisés en 2010 notamment pour l'acquisition et la préparation des sites d'extension de matériels roulants (p.10) / le Train de l'Est (p.17) / l'acquisition de Vixima 2000 (p.16) / l'assimilation d'entreprises de trains aux sites de garage de métro (p.29)
Adopter un Plan stratégique décennal avec des objectifs de hausse d'achalandage et de part modiale pour la région métropolitaine de Montréal • Participer au Programme PAGASTC du MTQ • Effectuer en continu la cueillette d'informations sur les comportements de transport de la population de la région métropolitaine de Montréal	Augmentation de l'achalandage de 8 % et de l'offre de service de 16 % entre 2007 et 2012 Adoption du Plan stratégique d'ici 2011 Hausse d'au moins 10 % du nombre de places de stationnement incitatif Mesure de la fluctuation annuelle et saisonnière de la mobilité de la population de la région	Résultats de l'achalandage et de l'offre de service Plan stratégique adopté Nombre de places de stationnement incitatif Enquête réalisée en continu	+ 2,6 % de hausse d'achalandage fixe et de transport en commun métropolitain Adoption des axes stratégiques Consolidation en cours Malgré la fermeture de la gare René-Lévesque, qui enlève 130 places, le réseau compte au total 94 nouvelles places
Adopter une politique d'intermodalité entre les TC et les transports individuels • Préparer le plan d'action associé favorisant l'accès des piétons et des cyclistes aux stationnements incitatifs, aux terminus et aux gares	Politique adoptée d'ici 2010 Déploiement du plan d'action associé	Résolution du CA Degré d'encouragement	Politique adoptée par le CA en avril 2010 (p.18) En cours d'élaboration
Étendre les tarifs étudiants aux 22-25 ans • Offrir dès 2010 la gratuité dans les trains de banlieue et les autobus métropolitains aux enfants de moins de 12 ans accompagnés d'un adulte • Lancer des discussions avec les partenaires impliqués sur le financement d'une tarification propre aux personnes à faible revenu	Fidélisation de ces clientèles	Niveau de vente de titres	Déplacements en territoire facilités avec l'arrivée de la carte OPUS
Réaliser un inventaire des infrastructures du réseau de trains témoignant du patrimoine culturel • Préparer le programme de réhabilitation de certaines infrastructures de ce réseau	Inventaire complété d'ici 2010	% de réalisation de l'inventaire	0 %
Adopter une politique d'accessibilité • Préparer annuellement le plan d'action associé • Implanter les mesures en fonction des critères d'accessibilité adaptés	Plan d'action approuvé par le CA Intégration de mesures d'accessibilité dans le Train de l'Est	Résolution du CA Nombre de mesures d'accessibilité	En cours de préparation (p.18) Mise sur pied d'un sous-comité technique intégrant les représentants du métro associatif (p.18) / Mesures d'accessibilité retenues pour le Train de l'Est (p.18)

Gouverner efficacement



NOS MANDATS

- > Planifier, coordonner, intégrer et faire la promotion des services de transport collectif, en étroite collaboration avec nos partenaires
- > Exploiter le réseau de trains de banlieue et le réseau de transport métropolitain par autobus
- > Contribuer à l'amélioration de l'efficacité des routes qui ont une vocation métropolitaine
- > Planifier et construire tout prolongement du réseau de métro
- > Participer au financement de l'exploitation des services des 14 organismes de transport de la région
- > Soutenir financièrement les 10 organismes de transport adapté participant actuellement au projet d'intégration des services
- > Offrir à nos partenaires notre expertise et des outils qui répondent aux besoins divers en matière de financement et de gestion des déplacements

NOTRE TERRITOIRE

- > Notre territoire regroupe 83 municipalités et la réserve indienne de Kahnawake ; il s'étend de Saint-Jérôme à Saint-Jean-Baptiste dans l'axe nord/sud et de Hudson à Contrecoeur dans l'axe est/ouest.

NOS PARTENAIRES

ACTEURS EN TRANSPORT

- > Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- > 14 organismes de transport :
 - > 3 sociétés de transport : Réseau de transport de Longueuil (RTL) • Société de transport de Laval (STL) • Société de transport de Montréal (STM)
 - > 9 conseils intermunicipaux de transport (CIT) : CIT Chambly-Richelieu-Carignan • CIT Haut-Saint-Laurent • CIT La Presqu'île • CIT Laurentides • CIT Le Richelain • CIT Roussillon • CIT Sorel-Varennes • CIT Sud-Ouest • CIT de la Vallée du Richelieu
 - > 1 conseil régional de transport (CRT) : CRT de Lanaudière
 - > 1 municipalité qui organise seule ses services de transport collectif : Ville de Sainte-Julie
- > Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM)
- > 13 organismes de transport adapté (OTA)

PARTENAIRE MUNICIPAUX

- > 83 municipalités situées sur notre territoire et la réserve indienne de Kahnawake • 12 municipalités régionales de comté (MRC) • 2 conseils d'agglomération (Montréal et Longueuil) • Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

PARTENAIRE GOUVERNEMENTAUX

- > Ministère des Finances du Québec • Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) du Québec • Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (MDDEP) • Conseil du trésor du Québec • Transports Canada

Le conseil d'administration

Depuis le début de nos activités le 1^{er} janvier 1996, nous avons pour mission d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. Pour remplir ce rôle, nous bénéficions d'un statut d'agence gouvernementale à vocation métropolitaine et relevons du ministre des Transports du Québec.

Notre conseil d'administration est composé de sept personnes : le gouvernement du Québec nomme le président du conseil d'administration, également président-directeur général, ainsi que trois personnes issues des milieux socioéconomiques ; la CMM désigne quant à elle trois représentants parmi ses membres, soit un représentant de la Ville de Montréal, et, en alternance, un représentant de la Ville de Longueuil ou de la Ville de Laval, ainsi qu'un représentant de toutes les autres municipalités de la couronne nord et de la couronne sud de Montréal.

Au cours des 12 séances tenues en 2010, notre conseil d'administration a adopté 304 résolutions, par rapport à 295 en 2009. Le comité de vérification s'est réuni à sept reprises en session de travail, ce qui lui a permis notamment de superviser efficacement nos processus de gestion.

In memoriam

Le 13 juin 2010, décédait Pierre Martin, un collaborateur de longue date de l'AMT. De 2004 à 2010, dans le cadre de ses fonctions comme membre du conseil d'administration et du comité de vérification de l'AMT, il a en effet milité pour l'amélioration de la qualité des services des transports collectifs et fut entre autres l'un ardent défenseur du développement ferroviaire, toujours prêt à appuyer des projets de consolidation du réseau de trains de banlieue. Il savait en outre exprimer avec justesse les enjeux que soulevait la défense des transports collectifs.

Jöël Gauthier

Président-directeur général
et président du CA de l'AMT

Nommé en novembre 2003 pour un mandat de 4 ans, renouvelé jusqu'en novembre 2011 selon un décret de 2007.



Martine Corriveau-Bougeon

Présidente de Gestion Corriveau-Bougeon inc.
Présidente du comité de vérification de l'AMT

Nommée en 2004 pour un mandat de 4 ans, renouvelé pour 4 ans
à date du 22 février 2011 (décret 141-2011).



Caroline St-Hilaire

Mairesse de la Ville de Longueuil
Présidente de l'agglomération de Longueuil

Présidente du RTL

Vice-présidente du comité exécutif de la CMM

Nommée le 25 février 2010 pour un mandat de 2 ans.



Paul Larocque

Maire de Bois-des-Filion
Président de la commission
du transport de la CMM

Nommé le 29 avril 2010 pour un mandat de 2 ans.



Manon Barbe

Mairesse de l'arrondissement LaSalle
Membre du Comité exécutif
de la Ville de Montréal

Responsable des transports et présidente de la Conférence régionale des élus de Montréal

Nommée le 10 décembre 2009 pour un mandat de 4 ans,
renouvelé le 4 février 2010.



Louise Fecteau

Présidente, associée principale,
Gaia environnement inc.

Nommée pour un mandat de 4 ans en date du 22 février 2011
(décret 141-2011).



Céline Garneau

Avocate associée, Matière civile
et commerciale et médiateuse agréée,
Langlois Kronström Desjardins
Membre du comité de vérification de l'AMT

Nommée pour un mandat de 4 ans en date du 22 février 2011
(décret 141-2011).



Michel Fortier

Secrétaire général et vice-président, Affaires
corporatives, juridiques et immobilières



Remplacements – Plusieurs membres du CA ont changé depuis la parution du rapport annuel 2009. Le 25 février 2010, Caroline St-Hilaire a été nommée en remplacement de Jean-Jacques Beldié; le 29 avril 2010, Paul Larocque a été nommé en remplacement de Guy Pilon; et le 22 février 2011, Louise Fecteau et Céline Garneau ont été respectivement nommées en remplacement de Pierre Martin et de Raymond Lafontaine.

Membres en date du CA au 25 mars 2011

L'équipe de direction



Daniel Bergeron
Vice-président, Information stratégique et
affaires métropolitaines

Cette vice-présidence a été créée en janvier 2011.



Louis Champagne
Vice-président, Administration et finances et
trésorier



Michel Fortier
Secrétaire général et vice-président,
Affaires corporatives, juridiques et
immobilières



Nancy Fréchette
Vice-présidente, Exploitation



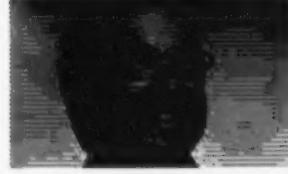
Tim Marinier
Vice-président, Ingénierie et construction



Pierre-Luc Paquette
Vice-président, Communication et marketing



Daniel Randell
Vice-président, Sécurité



Michel Veilleux
Vice-président, Planification et innovations



Sam Hamad
Ministre des Transports du Québec

Conseil d'administration



Daniel Lebel
Membre du conseil d'administration



Josée Gauthier
Président-directeur général

Accès aux documents et protection des renseignements personnels

Étant assujettie à la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (ci-après la « Loi sur l'accès »), l'AMT a mis en place toutes les procédures nécessaires afin de s'assurer du respect de cette loi et du Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels (ci-après le « Règlement ») adopté en vertu de celle-ci.

DEMANDES FORMULÉES EN VERTU DE LA LOI SUR L'ACCÈS

EN 2010, L'AMT A REÇU 40 DEMANDES FORMULÉES EN VERTU DE LA LOI SUR L'ACCÈS.

Réponses fournies aux demandes	Nombre de demandes correspondantes
Demandes acceptées	17
Demandes partiellement acceptées	11
Demandes refusées	9
Demandes pour lesquelles l'AMT ne détenait aucun document	2
Demande qui relevait davantage de la compétence d'un autre organisme	1
Demande ayant fait l'objet d'une demande de révision devant la Commission d'accès à l'information	1 (en attente d'une date d'audience devant la Commission)

Les principaux motifs de refus invoqués sont les suivants :

- les documents contiennent des renseignements ayant des incidences sur les négociations entre organismes publics
- les documents contiennent des renseignements financiers, commerciaux et techniques
- les documents contiennent des renseignements fournis par un tiers et habituellement traités de manière confidentielle par celui-ci
- les documents contiennent des avis, des recommandations et des analyses
- les documents contiennent des renseignements personnels confidentiels

ACTIVITÉS RELATIVES À L'ACCÈS À L'INFORMATION ET À LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

Une section intitulée Accès à l'information sur le site Internet de l'AMT fournit de plus amples renseignements sur la démarche à suivre pour toute demande d'accès formulée en vertu de la Loi sur l'accès. On y retrouve également les documents dont la diffusion est prescrite par le Règlement, dont notamment certains règlements, politiques et autres documents officiels de l'Agence. De plus, l'AMT a mis sur pied un comité sur l'accès à l'information et sur la protection des renseignements personnels, lequel est chargé notamment de la diffusion des documents mentionnés sur le site Internet de l'AMT ainsi que de la sensibilisation des employés relativement aux obligations et pratiques en matière d'accès à l'information et de protection des renseignements personnels.

Une responsabilité sociale

UN ENGAGEMENT PUBLIC POUR L'INTÉRÊT COLLECTIF – En tant qu'agence gouvernementale au service du public, l'AMT adhère aux grands principes de responsabilité sociale que sont la bonne gouvernance, l'engagement envers le développement durable et l'équité sociale. Gérant des ressources humaines, matérielles et financières importantes, elle doit tout mettre en œuvre pour le faire dans le meilleur intérêt de la collectivité. Pour ce faire, elle a adopté des valeurs claires, qui sont l'engagement, l'innovation, le leadership et la responsabilité, des valeurs qui s'appuient sur un principe directeur : le respect. Sa responsabilité sociale d'entreprise se décline en divers codes, politiques et règlements régulièrement évalués et mis à jour.

APPLICATION DE LA LOI 100 – Pour les exercices 2010 à 2014, l'AMT est assujettie à certaines dispositions de la Loi 100 qui oblige les organismes ciblés à réduire leurs dépenses de formation, de déplacements et de marketing d'un montant total de 25 %. Cette loi lui demande d'effectuer des choix déchirants quant à la promotion du transport en commun. Une autre particularité de la loi demande de réduire les dépenses de fonctionnement de 10 % sur quatre ans par rapport à celles encourues en 2009. Cette mesure, combinée à celle exprimée plus haut, force l'AMT à nationaliser encore plus ses dépenses d'exploitation et à imputer chacune de ses activités dans le centre de coût correspondant, selon les règles du nouveau cadre financier. En total accord avec cette Loi qui exige une saine gestion des fonds publics, l'AMT travaille actuellement en étroite collaboration avec le Conseil du Trésor afin de concevoir une Politique qui sera déposée sous peu au conseil d'administration de l'AMT.

DONS ET COMMANDITES – La cause du développement durable étant promue par un nombre grandissant d'acteurs sociaux, nous avons reçu encore en 2010 un nombre considérable de demandes d'appui financier. Fidèles à notre politique en matière de don et de commandite, nous avons priorisé les initiatives qui favorisaient le développement et la promotion de la mobilité durable. Nous avons renouvelé nos ententes de partenariat relatives aux événements annuels suivants : Semaine nationale des transports • Colloque annuel de l'AQTR • Campagne Défi climat du Conseil régional de l'environnement de Montréal • Campagne Cocktail Transport d'Équiterre • Déjeuner des entreprises leaders en transport durable des Centres de gestion des déplacements (CGD). Nous avons réitéré notre appui à notre partenaire de longue date, la Fondation québécoise en environnement, et contribué à la réalisation de l'étude *L'État du vélo* effectuée tous les cinq ans par l'organisme Vélo Québec. Nous avons également commandité, entre autres événements ponctuels, le Forum québécois de la mobilité durable organisé par l'Association de transport urbain du Québec, ainsi que le Colloque sur l'électrification des transports, orchestré par l'UQAM. Enfin, une première en 2010, nous avons commandité sous la bannière *En ville sans ma voiture, toute l'année !* les fermetures de rue orchestrées par le Centre d'écologie urbaine de Montréal et par l'Avenue du Mont-Royal.

IMPLICATION SOCIALE – En 2010, pour une 3^e année, nous nous sommes associés à la campagne Centraide, qui apporte son soutien aux personnes vivant des problèmes sociaux dans la grande région métropolitaine. Des représentants des employés se sont d'ailleurs joints à la célèbre Marche aux 1 000 parapluies, qui marque le coup d'envoi de la campagne chaque année. Diverses activités de cueillette de fonds (vente de pommes, de bracelets et colliers, concours de desserts, soirée poker et hockey, tirages moitié-moitié, et vente-débarras de l'AMT) ont rythmé la durée de la campagne et ont permis de remettre 14 290 \$ à Centraide.

Par ailleurs, dans les jours qui ont suivi le séisme en Haïti, les employés de l'AMT se sont joints au grand mouvement de solidarité avec le peuple haïtien. Leur contribution, majorée par l'AMT, a permis de remettre la somme de 7 680 \$ au Centre d'Étude et de Coopération Internationale (CECI), qui s'est chargé de distribuer des trousseaux de première nécessité aux réfugiés vivant dans des abris provisoires.

Nos ressources humaines

POLITIQUE D'ÉQUITÉ SALARIALE – Conformément aux dispositions de l'article 76.3 de la Loi sur l'équité salariale du Québec, nous avons, comme employeur, l'obligation d'évaluer le maintien de l'équité salariale pour la fin de 2010, ce qui a été fait. Cette démarche nous a permis de vérifier que les catégories d'emploi féminines n'avaient pas une rémunération inférieure aux catégories d'emploi masculines de même valeur.

LOI SUR L'ACCÈS À L'ÉGALITÉ EN EMPLOI – Compte tenu de notre obligation gouvernementale, nous avons entamé le processus d'élaboration d'un programme d'accès à l'égalité en emploi. À l'automne 2010, nous avons reçu le rapport faisant état des sous-représentations par catégorie d'emploi. Durant l'année 2011, nous travaillerons à l'élaboration d'un plan d'action visant à éliminer ces écarts.

RECRUTEMENT – L'AMT vivant une période d'expansion, qui s'explique par le grand nombre de projets de transport collectif à réaliser dans les prochaines années, elle est en constante recherche des plus grands talents. C'est pourquoi elle prend une part toujours plus active dans les journées *Carrières des universités* et dans les salons d'emploi, parmi lesquels le salon *Carrières du Réseau des ingénieurs du Québec*, afin d'engager des ressources chevronnées pour assurer la relève, en particulier dans les domaines du génie civil, de l'électrique, du ferroviaire et de l'informatique.

COMMUNICATION INTERNE – En 2010, l'AMT a beaucoup misé sur la communication interne, dans un souci de mieux outiller les employés dans leur travail, de développer un sentiment d'appartenance et de fierté face à l'organisation, de développer des mécanismes de rétroaction et de propager les bons coups. Les travaux ont porté sur la tenue d'un audit complet de communication interne, la réalisation d'un plan de communication adapté aux besoins des quelque 300 employés de l'AMT regroupés dans différentes unités d'affaires, la création d'outils de communication efficaces et performants, comprenant un vingtième vers les communications interactives 2.0 et un partage rapide de l'information auprès des employés et des gestionnaires.



PLAN D'ACTION

VOLET ÉVÉNEMENTS

Forums pour employés : rencontres bi-annuelles réunissant les employés et les gestionnaires

Dîners thématiques : rencontres informelles à l'heure du repas de midi pour présenter et échanger sur certains projets en cours

Petits-déjeuners causerie : rencontre d'un membre de la haute-direction et d'employés choisis au hasard afin de discuter de l'actualité de l'AMT

VOLET Outils DE COMMUNICATION TRADITIONNELS ET ÉLECTRONIQUES

Bulletins hebdomadaires pour tous les employés

Journal de bord des leaders : mensuel destiné aux gestionnaires

Intranet : développement d'un outil dynamique, convivial et interactif afin de remplacer l'intranet désuet [lancement prévu en 2011]

VOLET GESTION DE CHANGEMENT

Rôle-conseil pour des projets qui apporteront des changements majeurs pour les employés de l'AMT, comme l'intégration du progiciel SAP et le déménagement des bureaux vers une nouvelle adresse au centre-ville.

IMPLANTATION D'UN PROGICIEL DE GESTION INTÉGRÉ SAP – Dans un souci d'optimiser les processus en place, de mieux contrôler les coûts de nos activités et de gérer un mandat en expansion, nous avons commencé, en 2009, le processus de sélection d'un progiciel de gestion intégré. Après une analyse des besoins et des solutions disponibles sur le marché, nous avons choisi, au début de 2010, le progiciel SAP. Au printemps dernier, débutait officiellement le projet d'implantation, un projet d'envergure s'échelonnant sur un peu plus de 24 mois. Après différentes phases de tests et d'intégration des divers modules choisis, le nouveau système est entré en fonction le 4 janvier 2011. Cette première étape marquait le coup d'envoi de l'ère SAP à l'AMT. Une fois la période d'implantation et d'intégration terminée, ce système offrira plusieurs avantages, dont celui de dresser efficacement le portrait des transactions et des opérations de l'AMT et de relier toutes les données de l'AMT entre elles.

DÉMENAGEMENT – Le bail liant l'AMT au 500, Place d'Armes venant à échéance en novembre 2011, et devant les perspectives de croissance de l'organisme, un constat s'imposait : l'AMT compte actuellement près de 300 employés permanents et les bureaux actuels, répartis sur cinq étages exploités à leur capacité maximale, ne favorisent pas la flexibilité et l'efficacité désirées entre les différentes unités organisationnelles. C'est pourquoi à l'automne 2011, les bureaux de l'AMT intégreront un nouvel espace de travail situé au 700, de la Gauchetière O.

AVANTAGES

- Emplacement de choix
- Près de 90 % des opérations de l'AMT [Gare Centrale, terminus Centre-ville, gare Lucien-L'Allier] et de certains de ses principaux partenaires [STM, MTQ, CN, CP]
- Accès facile par train, métro, autobus et automobile
- Facilite la rétention et le recrutement de personnel
- Immeuble correspondant à l'image de l'AMT
- Excellente surface des planchers
- Commerces et services dans l'immeuble et dans le secteur
- Signalisation et identification adéquates
- Expansion possible
- Accès au vaste réseau sous-terrain du centre-ville
- Autres grandes entreprises dans l'immeuble



AdWheel Awards –
Affichage numérique

Des prix prestigieux

AdWheel Awards – Catégorie affichage numérique

Grand prix pour la campagne promotionnelle Web sur les services de trains de banlieue offerts en dehors des heures de pointe décerné par l'American Public Transportation Association [APTA] pour souligner son ingéniosité et son caractère unique

AdWheel Awards – Catégorie relations publiques et campagne de sensibilisation

Prix pour l'événement En ville, sans ma voiture ! 2009 décerné par l'American Public Transportation Association [APTA]

Prix AQTR – Catégorie STI

Prix pour le projet Informer la clientèle en temps réel : la solution SMS [Alerte-Train] décerné par l'Association québécoise du transport et des routes [AQTR]

Prix Armature – Catégorie génie civil

Projet de la décennie en génie civil pour le projet du métro de Laval décerné par l'Institut d'acier d'armature du Québec [IAAQ] pour l'excellence des ouvrages réalisés en béton armé d'acier dans la province québécoise

Prix OCTAS – Catégorie Infrastructure

Prix pour le projet Phénix, soit la refonte intégrale de l'infrastructure de l'AMT [parc informatique et téléphonie], décerné par le Réseau TI, un regroupement des acteurs du secteur des technologies de l'information au Québec

**En 2010, nous avons
renouvelé notre identité visuelle.**

Cette signature nouvelle se veut
actualisation plutôt que rupture.

Le logo AMT, sur fond de
couleur, prend une force
visuelle qui, au premier coup
d'œil, permet une identification
immédiate, quelle que soit la
déclinaison, sur support papier,
électronique, ou encore dans
nos équipements.

Une image claire et énergique
s'en dégage : elle met en lumière
le dynamisme de notre organisme,
qui se renforce et se modernise
au fil des ans.



PHOTOGRAPHIES : Jean-François Bérubé et fotografika
PUBLICATION : Agence métropolitaine de transport,
500, Place d'Armes, 25^e étage, Montréal (Québec), H2Y 2W2
Téléphone : 514 287-2464 – Télécopieur : 514 287-2460 – www.amt.qc.ca
DÉPÔT : Bibliothèque nationale, 2010 – ISBN : 978-2-550-61730-3

Imprimé au Québec sur papier Rolland Enviro100 Édition fin lisse
fut de pâtes contenant 100% de fibres postconsommation.



transporter
imaginer
étudier
bâtir

